



## Luftfartsfrågor

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet 18 yrkanden från den allmänna motionstiden 2013. Motionsförslagen rör bl.a. flygplatsfrågor, miljöfrågor och flygtrafikledning.

Utskottet framhåller att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur. Det innebär att alla trafikslag nyttjas på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt och att luftfarten där ingår som en viktig del.

Utskottet framhåller att flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem. Flygets miljöaspekter måste tas på största allvar. Samtidigt är flyget viktigt för att fungerande kommunikationer ska kunna uppnås, i synnerhet för ett till ytan stort och glesbefolkat land som Sverige. Utskottet påpekar att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av många viktiga områden för att transportsektorn ska kunna bidra till att uppställda miljö kvalitetsmål nås samt att flyget numera ingår i EU:s system för handel med utsläppsätter.

Utskottet uttalar också att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem.

När det gäller flygtrafikledningstjänsten lägger utskottet, med delvis bifall till ett motionsyrkande, fram ett lagförslag som utskottet har utarbetat och som innebär att luftfartslagen ändras så att rätten att ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen, eller ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Utskottet framhåller att flygtrafikledningstjänsten, som är en mycket viktig myndighetsutövning, huvudsakligen bör utföras av en myndighet och att det är synnerligen angeläget att Försvarmaktens behov kan tillförsäkras i alla beredskapslägen. Lagändringen föreslås träda i kraft den 15 augusti 2014.

Utskottet avstyrker samtliga övriga motioner.

I betänkandet finns åtta reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Utskottets överväganden .....	6
Luftfartens förutsättningar .....	6
Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor .....	8
Miljöfrågor .....	13
Flygtrafikledningstjänsten .....	17
Avveckling av Bromma flygplats .....	25
Byte av namn på Arlanda flygplats .....	27
Alkoholtester av piloter .....	28
Reservationer .....	30
1. Luftfartens förutsättningar, punkt 1 (S) .....	30
2. Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor, punkt 2 (MP) .....	30
3. Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor, punkt 2 (V) .....	31
4. Miljöfrågor, punkt 3 (S, V) .....	33
5. Miljöfrågor, punkt 3 (MP) .....	33
6. Flygtrafikledningstjänsten, punkt 4 (M, FP, C, KD) .....	34
7. Avveckling av Bromma flygplats, punkt 5 (MP, V) .....	37
8. Alkoholtester av piloter, punkt 7 (SD) .....	38
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	39
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013 .....	39
<i>Bilaga 2</i>	
Utskottets lagförslag .....	41
<i>Bilaga 3</i>	
Lagrådsremissens lagförslag .....	42
<i>Bilaga 4</i>	
Lagrådsyttrande som begärts av utskottet .....	43
<i>Bilaga 5</i>	
Författningskommentar .....	47
<i>Bilaga 6</i>	
Försvarsutskottets yttrande .....	48
<i>Bilaga 7</i>	
Näringsutskottets yttrande .....	54

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Luftfartens förutsättningar

Riksdagen avslår motion

2013/14:N424 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 9.

*Reservation 1 (S)*

## 2. Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:So548 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1,

2013/14:T205 av Jan Lindholm (MP),

2013/14:T362 av Kurt Kvarnström m.fl. (S),

2013/14:T378 av Katarina Brännström (M),

2013/14:T438 av Krister Örnfjäder (S),

2013/14:T451 av Gunnar Andréén (FP),

2013/14:T469 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S),

2013/14:T494 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49.

*Reservation 2 (MP)*

*Reservation 3 (V)*

## 3. Miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T324 av Mats Pertoft och Bodil Ceballos (båda MP) och

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 48.

*Reservation 4 (S, V)*

*Reservation 5 (MP)*

## 4. Flygtrafikledningstjänsten

Riksdagen antar utskottets förslag till lag om ändring i luftfartslagen

(2010:500) i bilaga 2. Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47.

*Reservation 6 (M, FP, C, KD)*

## 5. Avveckling av Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T433 av Teres Lindberg (S) och

2013/14:T435 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S).

*Reservation 7 (MP, V)*

## 6. Byte av namn på Arlanda flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T281 av Annelie Enochson och Mikael Oscarsson (båda

KD) och

2013/14:T368 av Carl B Hamilton m.fl. (FP, S).

## **7. Alkoholtester av piloter**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T440 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD).

*Reservation 8 (SD)*

Stockholm den 3 juni 2014

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedín (S) och Annika Lillemets (MP).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 18 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2013 om bl.a. flygplatsfrågor, miljöfrågor och flygtrafikledning. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1. Utskottet tar också initiativ till en lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).

Vid sitt sammanträde den 25 mars 2014 beslutade utskottet att ge utskottets kansli i uppdrag att ta fram förslag till en lagrådsremiss om återreglering av flygtrafiktjänsten vid flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande, för att riksdagen ska kunna ta ett initiativ till lagstiftning om detta. Ledamöterna från M, FP, C och KD reserverade sig mot beslutet och angav att ett sådant uppdrag inte kunde ges utan att utskottet först tagit del av synpunkter från berörda aktörer.

Trafikutskottet har mottagit synpunkter från Swedavia, Aviation Capacity Resources AB (ACR), Luftfartsverket (LFV), Försvarsmakten, Svenska Regionala Flygplatser (SRF), Transportstyrelsen och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) vid möten den 1 april, den 10 april och den 29 april 2014. Vid mötet den 1 april närvarade även Näringsdepartementet genom statssekreterare Ingela Bendrot och framförde sina synpunkter på förslaget.

Vid sitt sammanträde den 10 april 2014 beslutade trafikutskottet att inhämta Lagrådets yttrande över förslaget. Ledamöterna från M, FP, C och KD reserverade sig mot beslutet som menade att utskottet borde ha tagit del av informationen från Transportstyrelsen, SKL och SRF innan ett beslut att inhämta Lagrådets yttrande fattas. Utskottets kansli tog därefter fram en lagrådsremiss (dnr 1856-2013/14). Den 23 april 2014 lämnade Lagrådet sitt yttrande om trafikutskottets lagförslag.

Utskottets lagförslag framgår av bilaga 2 och författningskommentarer till detta finns i bilaga 5. Lagrådsremissens lagförslag framgår av bilaga 3. Lagrådets yttrande återfinns i bilaga 4.

Utskottet har inhämtat yttrandena från försvarsutskottet och näringsutskottet över förslaget till återreglering av viss flygtrafiktjänst. Yttrandena finns i bilaga 6 och 7.

# Utskottets överväganden

## Luftfartens förutsättningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en luftfartsstrategi. Utskottet hänvisar till det initiativ som branschen själv har tagit på området. Vidare uttrycker utskottet förtroende för att regeringen även fortsättningsvis kommer att arbeta för en hållbar luftfart och se till att svenska intressen tillvaratas i internationella förhandlingar.

Jämför reservation 1 (S).

### Framtidens flyg

Utskottet har, med hjälp av forsknings- och utvärderingssekretariatet, låtit ta fram en studie om framtidens flyg, avgränsad till civilt flyg (2013/14: RFR16). Fyra forskare och tillika experter fick i uppdrag att ta fram faktaunderlag om kunskapsläget.

De fyra uppdragstagarna är överens om att det finns tekniska och operativa lösningar för ett framtida hållbart flyg. Det pågår effektiviseringar såväl inom ramen för etablerade tekniker och metoder som med hjälp av mer radikala lösningar. Rapporten visar att tekniska och flygoperativa åtgärder kan komplettera varandra. Mer innovativa och omvälvande lösningar genomförs parallellt med utvecklingen av den befintliga tekniken. Införandet av ny teknik går olika fort inom olika områden. I rapporten finns flera exempel på tekniska lösningar och flygoperativa åtgärder som troligtvis kommer att vara införda 2030. Det finns också exempel på mer omvälvande förändringar inom teknik och flygledning som skulle kunna leda till ökad effektivitet men som inte tros vara i drift före 2050.

I rapporten framförs att hindren för att införa ny teknik är stora. Att utveckla ny flygteknik tar tid. Höga säkerhetskrav gör att ny teknik måste prövas under en lång tid innan den kan certifieras. Flygplan, motorer och bränsle har utvecklats tillsammans och är beroende av varandra. Flygmarknaden är till sin natur en global marknad, och alla flygplan ska i princip kunna tanka och landa överallt, vilket skapar långa omställningstider. Stora investeringskostnader och hård konkurrens leder vidare till en försiktighet hos aktörer som investerar i ny flygteknik.

De praktiska och ekonomiska hindren är alltså omfattande och gör att många tror på förbättringar inom ramen för etablerad teknik snarare än en mer språngartad utveckling. Detta utesluter inte att mer radikal teknik införs inom vissa teknikområden.

Uppdragstagarna menar att det finns bättre möjligheter att åstadkomma mer omfattande miljöförbättringar genom teknisk utveckling av flygplan och motorer än med hjälp av flygoperativa åtgärder. Det innebär dock inte att man ska avstå från att genomföra effektiviseringar inom det flygoperativa området.

I rapporten framförs även att internationellt samarbete och långsiktighet är den bästa grunden för ett hållbart framtida flyg. Snabba förändringar bedöms däremot vara ovälkomna i en sektor som redan karakteriseras av stor osäkerhet. Nationella regler bedöms inte ha någon mer betydande inverkan på det globala flyget.

## **Motionen**

Jennie Nilsson m.fl. (S) framför i motion 2013/14:N424 yrkande 9 att Sveriges tillgänglighet och internationella attraktionskraft behöver stärkas. Arlanda tappar i konkurrens mot andra internationella flygplatser. Motionärerna betonar att internationella flygförbindelser spelar en stor roll för svenska företags möjligheter att växa och utvecklas. För att skapa fler jobb i Sverige behövs snabba och effektiva kommunikationer med omvärlden. Därför yrkar motionärerna att staten, i samarbete med näringslivet och regionerna, ska ta fram en luftfartsstrategi för att stärka de internationella kommunikationerna till och från Sverige och få till stånd fler direkta linjer till de växande tillväxtmarknaderna.

## **Utskottets ställningstagande**

Luftfarten är viktig för Sverige, dels eftersom vårt land är glest befolkat och det finns ett betydande behov av väl fungerande inrikes transporter, dels eftersom det finns ett behov av bra internationella kommunikationer för såväl privatpersoner som företag.

Luftfarten står inför många utmaningar. Passagerarantalet kommer att öka i framtiden samtidigt som bl.a. en effektivare bränsleanvändning och miljövänligare flygrutter har goda möjligheter att förbättra flygets miljöpotential. Hindren för att införa ny teknik är stora, bl.a. på grund av höga säkerhetskrav, stora investeringskostnader och hård konkurrens. Förändringar måste dessutom genomföras globalt. Sverige är känt för sin höga flygstandard och arbetar aktivt för såväl hög flygsäkerhet som förbättrade miljöförhållanden och i övrigt goda förhållanden inom luftfarten. Eftersom luftfarten till stora delar regleras internationellt är det viktigt att svenska intressen tillvaratas i internationella förhandlingar.

Utskottet har erfaren att flygbranschen själv, genom sin intresseorganisation Svenskt Flyg, arbetar med att ta fram en strategi för svensk luftfart utskottet välkomnar detta och anser att branschen själv har de bästa förutsättningarna för att identifiera såväl behoven som de lösningar som är lämpligast.

Utskottet hyser förtroende för att regeringen även fortsättningsvis kommer att arbeta för en hållbar luftfart och se till att svenska intressen tillvaratas i internationella förhandlingar. Utskottet ser därför inte skäl att tillstyrka motion 2013/14:N424 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 9.

## Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor. Utskottet betonar att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv samt ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Vidare hänvisar utskottet till den gällande planeringsprocess som riksdagen har lagt fast. Av den följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser.

Jämför reservationerna 2 (MP) och 3 (V).

### Motionerna

I motion 2013/14:So548 anför Isak From m.fl. (S) att det för patientsäkerheten och för att säkerställa en likvärdig vård i hela landet är nödvändigt att patienter i norra Sverige ibland kan transporteras akut till ett specialistsjukhus. Detta förutsätter att ambulansflygplan kan landa och lyfta på alla flygplatser dygnet runt. Så är inte alltid fallet i dag, enligt motionärerna som påpekar att detta i vissa fall har fått allvarliga konsekvenser. I dag tvingas landstingen i vissa fall bekosta beredskap och öppning av flygfält – om det ens är möjligt. Transportstyrelsen har föreslagit att det ska finnas en beredskap om högst en timmes inställelsetid dygnet runt för att vid behov kunna öppna trafikflygplatser på tio prioriterade områden i Sverige. Motionärerna efterlyser därför i yrkande 1 att förutsättningarna för flygplatsberedskap för ambulansflyg ska förbättras.

I motion 2013/14:T205 framhåller Jan Lindholm (MP) att de miljökadliga utsläppen av klimatpåverkande gaser ökar för varje år. De största utsläppen per passagerarkilometer kommer från flyget. Motionären anger att turistnäringen i Sälenfjällen driver ett projekt om en flygplats i Sälen och att en statlig medfinansiering om 250 miljoner kronor har utlovats. Den tänkta flygplatsen är avsedd för utrikes besökare och kommer, enligt motionären, inte att avlasta den olycksdrabbade vägtrafiken till och från Sälen. Motionärerna anser att ett bättre alternativ är att rusta vägen från den närbelägna flygplatsen i Mora. En satsning på utbyggd järnväg till Sälenfjäl-



len där s.k. skidtgång kan åka är, enligt motionären, på sikt det enda sättet att åstadkomma långsiktigt hållbara transporter till fjällen. Därför yrkas i motionen att regeringen ska se till att projektet om en flygplats i Sälen inte främjas genom statliga medel.

I motion 2013/14:T362 anger Kurt Kvarnström m.fl. (S) att turistbranschen i den svenska fjällvärlden ser en möjlighet att expandera. I Dalarna pågår ett projekt för en internationell charterflygplats till Sälenfjällen. Flera parter är inblandade i projektet, vilket innebär stöd för vidare utredning också ekonomiskt, uppger motionärerna. Vidare påpekas att en charterflygplats i Sälen skulle innebära en ökad turism i området med upp till 30 000 fler turistbäddar i området. Det är i praktiken i dag omöjligt för utländska turister att komma till Sälenfjällen eftersom restiden är för lång. Motionärerna yrkar därför att förutsättningarna för en sådan charterflygplats ska utredas i infrastrukturplaneringen.

Katarina Brännström (M) framhåller i motion 2013/14:T378 att Sverige är ett glest befolkat land där kommunikationer är av utomordentlig betydelse för att kunna bo och arbeta. Affärsändamål svarar för en stor andel av resorna via landets regionala flygplatser. De flesta flygplatser är av stor ekonomisk betydelse för sin region. Trots detta klarar inte alla flygplatser sin ekonomi utan behöver stöd från offentliga medel, anger motionären. EU-kommissionen har lagt fram ett förslag om att generellt ta bort stödet från offentliga medel. Om möjligheten att få stöd dras in skulle detta innebära att flera regionala flygplatser i Sverige tvingas avvecklas. Kommissionen föreslår emellertid att man ska göra undantag från förbudet mot statsstöd för flygplatser som klassas som SGEI-flygplatser (Services of General Economic Interest). Enligt motionären bör de flesta svenska flygplatser kunna kvalificera sig som SGEI-flygplatser. Motionären påpekar att det är Sverige som bestämmer vilka svenska flygplatser som ska klassas som SGEI-flygplatser och yrkar att regeringen ska klassa flertalet av de svenska flygplatserna som SGEI-flygplatser för att ekonomiskt stöd även fortsättningsvis ska kunna utdelas.

I motion 2013/14:T438 påpekar Krister Örnfjäder (S) att Sverige är ett glesbebyggt land med en koncentration av sin befolkning på en relativt liten yta. Detta särskiljer Sverige från en stor del av de övriga EU-länderna och gör att vi är i stort behov av väl fungerande kommunikationer. I Sverige har kommunikationsbehovet lösts till viss del av en bra utvecklad och väl spridd flygplatsorganisation. Vidare påpekar motionären att det i Sverige finns ett system för medfinansiering av flygplatser som går med förlust. Motionären anser att det är oroande att detta system nu ifrågasätts av EU-kommissionen som uppger att den vill komma åt skeva konkurrensförhållanden mellan luftfart och järnväg. Enligt motionären är det av yttersta vikt att Sverige får behålla möjligheten att fortsätta ge offentligt stöd till

de flygplatser som hotas av förslaget. Därför yrkas att regeringen ska se till att dessa flygplatser även fortsättningsvis ska få behålla möjligheten till offentligt stöd.

I motion 2013/14:T451 påpekar Gunnar Andrén (FP) att Arlanda flygplats har vuxit kraftigt under de senaste åren. Det är angeläget att Arlanda blir ett järnvägsnav, från Stockholm, norrifrån, österifrån och västerifrån, anger motionären. Målet bör vara att 90–95 procent ska resa till Arlanda med spårbunden trafik. Det är orimligt att man måste betala extra för att åka pendeltåg till Arlanda när spårbundet åkande bör premieras, anger motionären. Såväl Uppsalatågen som pendeltågen från Älvsjö bör kunna ha Arlanda som slutstation. Regeringen bör tillsätta en samordnare så att situationen inte fastnar i att ett riskbolag har koncession till Arlanda fram till 2040. Det viktigaste är att bygga ut järnvägsstationen under Arlanda, anger motionären. Vidare bör Roslagsbanan knytas till stationen på Arlanda. Motionären anser att investeringen till viss del kan bekostas genom höjda landvärden runt stationen och betonar att även om samhälls-ekonomiska kalkyler inte visar att det är lönsamt kan det ändå vara en nödvändig investering. Dessutom bidrar minskad vägtrafik till och från Arlanda till en miljövinst. Motionären yrkar med anledning av detta att regeringen ska verka för att en stor järnvägsstation byggs i anslutning till Arlanda flygplats.

Ingemar Nilson och Susanne Eberstein (båda S) anför i motion 2013/14:T469 att det vid tidpunkten för regeringens beslut om fördelning av driftsbidrag till icke-statliga flygplatser fanns två icke-statliga flygplatser i Västernorrland. Därefter har Sundsvall Timrå Airport i juni 2013 övergått till kommunalt ägande, vilket gör att denna flygplats inte är inkluderad i regeringens beslut om driftsbidrag. Motionärerna betonar att såväl de boende som näringslivet i Västernorrland är beroende av samtliga tre flygplatser och att det därför är viktigt att Sundsvall Timrå Airport kan bedriva sin verksamhet med samma förutsättningar som andra icke-statliga flygplatser. Med anledning av detta yrkas i motionen att regeringen ska se över konsekvenserna för Sundsvall Timrå Airport av att flygplatsen inte ingår i underlaget för beräkningen av medelstilldelningen i länstrafikplanerna.

I motion 2013/14:T494 betonar Christer Adelsbo m.fl. (S) att det är viktigt att Sverige kan erbjuda fungerande och hållbara arbetsmarknadsregioner med god servicenivå i hela landet. Det statliga driftsbidraget har effektivt medverkat till att säkerställa ett flygplatssystem i hela landet. Motionärerna framhåller att huvuddelen av de icke-statliga flygplatserna ägs och drivs av kommuner med svagt ett befolkningsunderlag och skulle ha svårt att fortsätta sin verksamhet utan driftsbidrag. Motionärerna yrkar att staten ska ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommu-

nala flygplatserna samtidigt som rörelseintäkter även fortsättningsvis ska utgöra den huvudsakliga finansieringen av flygplatserna. Stödet bör vara utformat så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består.

I motion 2013/14:T517 yrkande 49 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att EU-kommissionens riktlinjer om stöd till regionala flygplatser är mycket intressant ur svensk synvinkel. Motionärerna yrkar därför att regeringen ska arbeta inom EU för att reglerna ska utformas på ett sådant sätt att svenska regionala flygplatser inte missgynnas.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis betona att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv samt ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Ett sådant synsätt främjar en utveckling mot ett hållbart transportsystem där bl.a. luftfarten ingår som en viktig del. Vidare hänvisar utskottet till den gällande planeringsprocess som riksdagen har lagt fast. Av den följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Det betyder att beslut om olika åtgärder som ska genomföras i infrastrukturen i första hand bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, Trafikverkets, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

Utskottet kan i sammanhanget konstatera att det i den nationella transportplan för perioden 2014 – 2025 som regeringen fastställde den 3 april 2014 ingår bl.a. en ny flygplats i Sälen med statligt investeringsbidrag till landningsbana.

När det gäller motionsförslagen om EU-kommissionens riktlinjer vill utskottet uppmärksamma att de nya riktlinjer som kommissionen antog den 20 februari 2014 innebär att offentligt stöd till drift av flygplatser nu har blivit tillåtet under en övergångsperiod på tio år. De föregående riktlinjerna tillät under vissa förhållanden investeringsstöd till flygplatser. Exempel på driftstöd i Sverige är driftbidrag till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik som Trafikverket fördelar och kommunala bidrag. Statsstöd till investeringar i flygplatsinfrastruktur är tillåtet om det finns ett verkligt transportbehov och offentligt stöd är nödvändigt för att säkerställa en regions förbindelse med omvärlden. Detta omfattar alla typer av offentliga bidrag, båda statliga och kommunala. De nya riktlinjerna definierar maximalt stöd i relation till flygplatsens storlek. Syftet är att säkerställa en så korrekt mix av privata och offentliga investeringar som möjligt. Stöd-möjligheterna är därför större för mindre flygplatser än för större. Det finns även särregler som tillåter mer stöd för flygplatser i glesbefolkade och avlägsna områden. Driftstöd till regionala flygplatser med färre än tre miljoner passagerare tillåts under en övergångsperiod på tio år under förut-

sättning att vissa villkor är uppfylla. Syftet är att ge tillräckligt med tid för att anpassa verksamheten. För att kunna få driftstöd måste flygplatsen ta fram en affärsplan som syftar till full täckning av driftskostnader i slutet av övergångsperioden. Riktlinjerna innehåller också särregler för regionala flygplatser med mindre än 700 000 passagerare per år. Särreglerna innebär en högre stödintensitet och en utvärdering efter fem år. Flygplatser som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och uppfyller regelverket för dessa tjänster kan fortsatt erhålla driftstöd efter övergångsperioden. Startstöd till flygföretag för nya flyglinjer är tillåtet förutsatt att det är tidsbegränsat. Villkoren för stöd har förenklats och anpassats till den senaste marknadsutvecklingen.

I Sverige finns det ca 40 flygplatser som skulle kunna beröras av SGEI-regelverket. Det är flygplatserna själva som ska ta initiativ till att deras ägare tar ett beslut om SGEI. Vilka kriterier som ska gälla för att klassas sig som SGEI får de som fattar beslutet tolka ut riktlinjerna och ur regelverket kring SGEI. Utskottet har erfarenhet att Regeringskansliet för en dialog med branschorganisationen. En flygplats som träffas av reglerna i riktlinjerna och inte klassas sig som SGEI ska inom tio år ha fasat ut allt offentligt stöd. Riktlinjerna har varit föremål för offentligt samråd under 2013. Jämfört med det utkast som var föremål för samråd har kommissionen gjort justeringar. Enligt utskottet har Sveriges synpunkter bidragit till att riktlinjerna delvis har anpassats till de omständigheter som gäller för de svenska regionerna, t.ex. i fråga om befolkningstäthet och långa avstånd. Även övergångsperioden för en flygplats, om det i framtiden står klart att en utveckling av offentligt stöd måste ske, har blivit mer anpassad till den enskilda flygplatsens omständigheter. Detta är enligt utskottet viktigt att uppmärksamma och en indikation på vikten av att Sverige bedriver ett intensivt förhandlingsarbete i Sverige och internationellt för att tillvarata svenska intressen. Utskottet bedömer att inga regionala flygplatser kommer att förlora möjligheterna att fortsatt få ekonomiskt stöd. Den flygplats som har det högsta passagerarantalet, Ängelholm, ligger på drygt 400 000 passagerare per år, vilket är betydligt under gränsen om 700 000 passagerare.

När det gäller driftsbidrag betonar utskottet att riksdagen med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter har godkänt att användningen av bidrag till icke-statliga flygplatser ändrats på några väsentliga punkter (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att delar av driftsbidraget, ca 40 procent, från 2012 har överförts till de regionala planerna. Det är därmed upp till regionerna om man inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv vill använda de överförda medlen till att prioritera antingen drift av flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. Regionerna har möjlighet att prioritera flygplatsinfrastruktur, vilket kan leda till att de faktiska bidragen till flygplatsinfrastruktur kan komma att öka. Det kvarvarande driftsbidraget betalas ut för att stödja transportpolitiskt motiverad flygtrafik som staten upphandlar och administreras som tidigare av Trafikverket.

I motion 2013/14:So584 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1 efterfrågas beredskap för ambulansflyg. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att det sedan den 1 januari 2012 följer av Trafikverkets instruktion att myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare ska säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket har därför ingått överenskommelser med Swedavia, Försvarsmakten och Gällivare kommun om att upprätthålla 24 timmars nationell beredskap med en timmes inställetid på flygplatserna i Malmö, Ronneby, Göteborg Landvetter, Visby, Stockholm Arlanda, Sundsvall, Östersund, Umeå, Luleå och Gällivare. Från och med 2012 avsätter regeringen 7 miljoner kronor per år för detta ändamål, och Trafikverket ska använda dessa medel för den kostnad som uppstår för beredskapsuppgifter på flygplatser. Trafikverket har på eget initiativ lämnat en redovisning till Regeringskansliet med en utvärdering av tillgängligheten till flygplatser med beredskap sedan det nya systemet kommit på plats (N2013/793/TE). Trafikverket konstaterar att i stort sett hela landet nu täcks inom en timmes flygtid från dessa flygplatser. Utskottet är inte berett att ta något ytterligare initiativ i ärendet.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2013/14:So548 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1, 2013/14:T205 av Jan Lindholm (MP), 2013/14:T362 av Kurt Kvarnström m.fl. (S), 2013/14:T378 av Katarina Brännström (M), 2013/14:T438 av Krister Örnfjäder (S), 2013/14:T451 av Gunnar Andrén (FP), 2013/14:T469 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S), 2013/14:T494 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49.

## Miljöfrågor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om miljöfrågor inom luftfarten. Utskottet framhåller att flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem. Flygets miljöaspekter måste tas på största allvar. Samtidigt är flyget viktigt för att uppnå fungerande kommunikationer, i synnerhet för ett till ytan stort och glesbefolkat land som Sverige. Utskottet påpekar att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av många viktiga områden för att transportsektorn ska kunna bidra till att nå uppställda miljö kvalitetsmål samt att flyget numera ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Jämför reservationerna 4 (S, V) och 5 (MP).

## Motionerna

Mats Pertoft och Bodil Ceballos (båda MP) anger i motion 2013/14:T324 att det i det första miljötillståndet för Arlanda flygplats slogs fast att Arlanda skulle vara tvungen att leva upp till stränga bullernormer samt använda sig av kurvade inflygningar för att inte flyga över Upplands Väsby tätort. I dag använder Swedavia en bana på Arlanda som ursprungligen fick avslag med hänvisning till att de boende skulle drabbas om den användes, anger motionärerna. Banan fick sedermera tillstånd att användas under förutsättning att ny teknik användes. Banan har tillfälligt använts i väntan på den nya tekniken 2018. Motionärerna framför att Swedavia nu anger att man vill använda den permanent med gammal teknik och utan restriktioner. Motionärerna anser att staten, som ägare till Swedavia, har ett moraliskt ansvar att se till att Arlanda lever upp till de bestämmelser som var förutsättningen när flygplatsen byggdes. Därför yrkar motionärerna att regeringen ska låta utreda om Swedavia håller sina ursprungliga löften i fråga om Arlandas miljötilstånd.

I motion 2013/14:T517 yrkande 48 anför Anders Ygeman m.fl. (S) att det behövs en fortsatt energieffektivisering av flygplansflottan och en optimering av flygrutter för att minska flygets klimatpåverkan. Den nya generationen passagerarfartyg är energieffektivare än den tidigare generationen och det är därför positivt om flygbolagen förnyar sina flottor. En ökad innovationstakt inom den globala flygindustrin för att förbättra flygplanens energieffektivitet kan främja jobb inom flygteknikbranschen i Sverige. Motionärerna betonar även vikten av att energieffektivisera byggnader och transporter kring flygplatserna och framhåller som positivt exempel det miljö- och klimatarbete som Swedavia har bedrivit under flera år. Vidare betonas vikten av överenskommelser på EU-nivå och global nivå. Motionärerna ser EU:s system med utsläppshandel för flyget som ett första steg för en global utsläppshandel för flyget. Det yrkas i motionen att regeringen ska arbeta för att utsläppshandeln för flyget i EU ska skärpas, bl.a. genom att flyg till och från EU är med i systemet. Vidare yrkas att regeringen ska arbeta för att Chicagokonventionen skrivs om för att tillåta beskattning av flygbränsle.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem. Flygets miljöaspekter måste tas på största allvar. Samtidigt är flyget viktigt för att uppnå fungerande kommunikationer, i synnerhet för ett till ytan så stort och glesbefolkat land som Sverige. Det är utskottets övertygelse att det övergripande målet för transportpolitiken – att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet – kan uppnås genom två jämbördiga mål: ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Utskottet kan även konstatera att flyget sedan 2012 har inkluderats i EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS), i syfte att bära sina egna miljökostnader. Syftet med systemet är att på ett kostnadseffektivt sätt nå de utsläppsminskningar som krävs för att EU ska klara sina åtaganden enligt Kyotoprotokollet.

EU:s beslut att inkludera flyget i handeln med utsläppsrätter resulterade i kraftiga protester från länder utanför EU. Den 9 november 2012 kom man inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) överens om att tillsätta en högnivågrupp för att ta fram förslag på klimatstyrmedel för det internationella flyget till ICAO:s generalförsamling hösten 2013. EU-kommissionen föreslog att medlemsstaterna skulle gå med på att tillfälligt skjuta upp genomförandet av handelssystemet för flygningar till och från EU medan förhandlingarna inom ICAO pågick för att visa flexibilitet till ett kommande internationellt styrmedel. EU beslutade således så att flygningar till och från tredje land kunde tillfälligt undantas från EU ETS för utsläppsåret 2012.

På ICAO:s generalförsamling den 24 september – 4 oktober 2013 enades medlemsländerna om att arbeta fram ett globalt marknadsbaserat styrmedel för flyget. Styrmedlet ska godkännas på ICAO:s generalförsamling 2016 och implementeras 2020. För regionala marknadsbaserade åtgärder (Market based measures, MBM:s) var EU:s och ECAC:s (European Civil Aviation Conference) medlemsstater inte lika framgångsrika eftersom bilaterala eller multilaterala förhandlingar ska ske mellan berörda stater och en gemensam överenskommelse mellan stater ska uppnås innan staters flygbolag åläggs att delta i regionala MBM. ECAC:s 44 medlemsstater reserverade sig mot skrivningarna om regionala MBM. Kommissionen lade den 16 oktober 2013 fram ett förslag till ändring av direktiv 2003/87/EC som föreslås gälla mellan 2014 och 2020 varefter ett globalt marknadsbaserat styrmedel för flyget är planerat att tas i drift.

Frågan om skatt på flygbränsle regleras i Chicagokonventionen och innefattas i bilaterala avtal där EU ingår som avtalspart. Denna fråga nämndes tidigare som en alternativ lösning till handel med utsläppsrätter. Detta var dock inte den linje som Sverige och EU drev i ICAO. I och med att flyget har inkluderats i systemet med handel med utsläppsrätter är frågan om skatt på flygbränsle inte aktuell eftersom regleringen av miljökostnaden sker inom systemet för de medverkande verksamheterna. Utskottet hyser tilltro till att Sverige och EU även fortsättningsvis kommer att vara pådrivande i frågan om ett globalt system med handel med utsläppsrätter där nästa steg är att närmare bestämma utformningen av det globala systemet, för att på det viset tillförsäkra såväl en förbättrad miljö som rättvisa konkurrensvillkor och goda internationella förhållanden.

När det gäller motion 2013/14:T324 (MP) om Arlandas miljötillstånd vill utskottet inledningsvis framhålla att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av många viktiga områden för att transportsektorn ska kunna bidra till att nå uppställda miljö kvalitetsmål. Utskottet konstaterar att ett

aktivt miljöarbete bedrivs vid många flygplatser, såväl de som drivs av Swedavia som de som är under regionalt ansvar. Arlanda flygplats har kommit långt i sitt miljöarbete och är sedan tidigare klimatackrediterad enligt den högsta nivån i det europeiska klimatmärkningsprogrammet Airport Carbon Accreditation (ACA) tillsammans med Göteborg Landvetter Airport, Umeå Airport och Bromma Stockholm Airport.

Regeringen gav 1991 Luftfartsverket (LFV) tillstånd att utvidga verksamheten på Arlanda flygplats med en tredje rullbana. Regeringen gav därefter Koncessionsnämnden för miljöskydd i uppdrag att närmare precisera vilket skydd Upplands Väsby tätort skulle ha. Koncessionsnämnden beslutade att överflygning av Upplands Väsby tätort skulle få ske till dess ett navigeringssystem tagits i drift som medgav kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L, den andra banan. LFV anlade därefter bana 3 och tog den i drift 2003. Efter en mprövning beslutade Miljööverdomstolen 2008 att överflygningar över tätorten inte får ske fr.o.m. den 1 januari 2018.

På grund av Stockholm Arlanda Airports placering i norra Europa är flygplatsen en utpräglad peak-flygplats, vilket betyder att den kapacitet flygplatsen kan erbjuda under morgonen och eftermiddagen/kvällen är av avgörande betydelse för möjligheten att genomföra resor till och från övriga Europa över dagen.

Swedavia lämnade 2011 in en ansökan om ett helt nytt miljötillstånd till mark- och miljödomstolen, vilken gav deldom den 27 november 2013. Swedavia överklagade domen till Mark- och miljööverdomstolen som den 18 mars 2014 beslutade att det nya miljötillståndet ska tas upp för prövning. Det villkor som bedöms kunna ge den största påverkan på flygplatsens kapacitet kan tolkas på så sätt att det förbjuder regelmässiga raka inflygningar till bana 01R från den första januari 2018. Swedavia har också överklagat villkor angående buller som bolaget anser är oskäligt stränga och inte i linje med samhällets riktvärden. Swedavia föreslår i ansökan ett antal skyddsåtgärder för Upplands Väsby tätort bl.a. att banan endast används då den behövs för att upprätthålla kapaciteten, dvs. primärt i högtrafik, och att banan inte används nattetid. Det är upp till mark- och miljödomstolarna att bedöma om dessa skyddsåtgärder är tillräckliga för att tillåta fortsatt överflygning.

På Arlanda används i dag enstaka kurvade inflygningar i lågtrafik. Det finns dock inget sätt att i dag helt undvika överflygningar av Upplands Väsby tätort vare sig i lågtrafik eller i högtrafik. Swedavias samlade bedömning som baseras på flygtrafiktjänstens (LFV) och Transportstyrelsens utlåtanden, är att kurvade inflygningar av säkerhetsskäl inte kommer att kunna användas vid högtrafik under överskådlig tid.



Utskottet vill framhålla att Swedavia deltar i det internationella arbetet med att utveckla teknik för kurvade inflygningar och således arbetar för att uppfylla det ursprungliga löftet om att införa kurvade inflygningar när det finns teknik för detta. Enligt utskottet är det inte lämpligt att föregripa en eventuell prövning i Mark- och miljööverdomstolen.

Utskottet finner sammanfattningsvis att de miljöfrågor som rör luftfarten tillvaratas väl inom respektive ansvarsområde och finner därför inte anledning att tillstyrka motionerna 2013/14:T324 av Mats Pertoft och Bodil Ceballos (båda MP) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 48.

## Flygtrafikledningstjänsten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar utskottets förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500) i bilaga 2. Ändringen innebär att rätten att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats, eller att ge någon annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla för flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Utskottet betonar att detta leder till att Försvarsmaktens behov tillförsäkras samtidigt som de regionala flygplatserna behåller sin möjlighet att reglera kostnaderna för flygtrafikledningstjänsten.

Jämför reservation 6 (M, FP, C, KD).

## Bakgrund

### Luftfartslagen

I samband med att den nuvarande luftfartslagen (2010:500) trädde i kraft den 1 september 2010 öppnades en möjlighet för den som driver en flygplats att själv ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen eller att ge någon annan än Luftfartsverket i uppdrag att ombesörja denna tjänst, se 6 kap. 13 § luftfartslagen. Transportstyrelsen har fått i uppdrag att pröva frågor som hör samman med detta (se 6 kap. 10 § luftfartsförordningen [2010:770]).

Luftfartslagen är till sin karaktär en ramlagstiftning som lämnar utrymme för närmare regleringar i förordningar och föreskrifter.

Regeringen tillsatte under 2011 en utredning för att bl.a. analysera Luftfartsverkets verksamhetsform och förutsättningar för att leverera flygtrafik-tjänst. Utredaren lämnade sitt betänkande Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafik-tjänst (SOU 2012:27) i april 2012. Regeringen har där-efter remitterat förslagen i betänkandet. Vid remitteringen framkom vissa synpunkter på den civil-militära integrationen av flygtrafik-tjänsten, vilka

därefter har varit föremål för beredning. Det gällde bl.a. omfattningen av flygtrafiktjänst i Luftfartsverket som underlag för myndighetens uppdrag från Försvarsmakten.

### **Flygtrafikledningstjänsten**

Flygtrafiktjänst är ett samlingsbegrepp som bl.a. omfattar flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigerings- och övervakningstjänst samt informationstjänst för luftfarten. Begreppet flygtrafikledningstjänst omfattar flygkontrolltjänst och flyginformationstjänst.

### **De statliga flygplatserna**

Det statliga bolaget Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, Åre/Östersund. Dessa flygplatser motsvarar även det nationella basutbud av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.

Därutöver finns även ett antal militära flygplatser som också är statligt ägda.

Ingen statlig flygplats anlitar i dag någon annan utövare än Luftfartsverket för flygtrafikledningstjänsten.

### **Tidigare behandling**

Riksdagen har två år i rad lämnat tillkännagivanden till regeringen om flygtrafikledningstjänsten. I betänkande 2011/12:TU15 föreslog utskottet att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att eventuella ytterligare steg för att konkurrensutsätta av flygtrafikledningstjänsten inte fick tas förrän beredningsarbetet med den statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikledning (SOU 2012:27) hade avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vilka åtgärder som hade för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarsmaktens behov. Riksdagen antog förslaget (rskr. 2011/12:248). I betänkande 2012/13:TU18 betonade utskottet betydelsen av flygsäkerhet när det gäller flygtrafikledningstjänsten. Utskottet pekade på Sveriges ställning som ett av de bästa länderna i världen när det gäller flygsäkerhet och framhöll att det måste vara högsta prioritet att Sverige behåller denna ställning. Utskottet pekade vidare på att civil flygtrafikledning och militär flygtrafikledning i dag är samordnade i Sverige. Utskottet ansåg att denna fråga inte var tillräckligt utredd och påpekade att det är synnerligen viktigt att Försvarsmaktens behov kan tillförsäkras i alla beredskapslägen. Vidare pekade utskottet på att det inom samfällida terminalområden finns särskilda risker med överlämningar mellan olika leverantörer av flygtrafiktjänster. Utskottet framhöll också att flygtrafikledningstjänster är en avancerad verksamhet, varför det finns höga inträdesbarriärer

för nya aktörer. Därför kan man inte tala om en marknad med verkligt fungerande konkurrens för lokala flygtrafikledningstjänster, ansåg utskottet. Utskottet föreslog därför ett tillkännagivande till regeringen om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna, flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av och flygplatser inom samfällda terminalområden (TMA) även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 2012/13:259).

### **Regeringens arbete med frågan**

Mot bakgrund av riksdagens tillkännagivanden har frågan om en återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten beretts inom Regeringskansliet. Ett utkast till en lagrådsremiss har utarbetats och remissbehandlats (dnr N2014/312/RS). I utkastet till lagrådsremiss föreslogs att luftfartslagen skulle kompletteras med en bestämmelse om att rätten att ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen inte skulle gälla flygplatser som ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Vidare föreslogs i utkastet till lagrådsremiss att det för övriga flygplatser skulle vara en förutsättning för konkurrensutsättning att Försvarsmakten lämnat sitt medgivande till arrangemanget. Regeringen hänvisade också till utskottets tillkännagivande våren 2013 i den del som gällde samfällda TMA och angav att denna fråga skulle kunna regleras i förordningsform, genom att tydliggöra att de områden där flygtrafikledningstjänsten får konkurrensutsättas bara gäller kontrollzonen kring en flygplats och att det konkurrensutsatta området inte får bestämmas på ett sådant sätt att det påverkar andra flygplatser. Därutöver skulle ytterligare områden kunna komma i fråga om flygplatshavaren kommer överens om detta med Luftfartsverket.

Den 12 februari 2014 hölls ett remissmöte i frågan. Regeringen anger i skrivelse 2013/14:75 att remissinstanserna har framfört kraftiga invändningar mot regleringens innehåll och konsekvenser. Regeringen meddelar i skrivelsen också sin avsikt att analysera dessa invändningar närmare.

Regeringen beslutade vidare den 30 april 2014 att en särskild utredare ska kartlägga Försvarsmaktens behov när det gäller flygtrafiktjänst i syfte att ta fram ett underlag för vilken volym av statligt utförd flygtrafikledningstjänst som är nödvändig med civil-militärt integrerad flygtrafiktjänst. Utgångspunkten för kvantifieringen ska vara att de militära behoven tillgodoses utan att flygplatsernas möjligheter till upphandling begränsas mer än nödvändigt. Regeringen anger i utredningsdirektiven (dir. 2014:64) att bakgrunden till behovet av en ytterligare precisering när det gäller den civil-militära integrationen är behovet att få underlag för att beakta såväl militära behov som tillgänglighetsmålet i de transportpolitiska mål som fastställts av riksdagen. Utredaren ska bl.a. kartlägga Försvarsmaktens behov av resurser för flygtrafiktjänst under olika beredskapsgrader och i krig och konsekvenserna för Försvarsmakten om dessa inte kan tillhandahållas av

Luftfartsverket, t.ex. Försvarmaktens behov av uppbyggnad av egen organisation. Utredningen ska också analysera och redovisa de EU-rättsliga konsekvenserna av en återreglering, samt redovisa en bedömning av påverkan på regionala flygplatser av olika begränsningar av möjligheten att i egen regi ombesörja eller upphandla flygtrafikledningstjänst. Uppdraget ska redovisas senast den 1 september 2014.

### **Behandling av utskottets lagförslag**

Vid sitt sammanträde den 25 mars 2014 beslutade utskottet att ge utskottets kansli i uppdrag att ta fram förslag till en lagrådsremiss om en återreglering av flygtrafiktjänsten vid flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande, för att riksdagen ska kunna ta ett initiativ till lagstiftning om detta. Ledamöterna från M, FP, C och KD reserverade sig mot beslutet. Utskottet mottog synpunkter från Swedavia, Aviation Capacity Resources AB (ACR), Luftfartsverket (LFV), Försvarmakten, Svenska Regionala Flygplatser (SRF), Transportstyrelsen och SKL vid möten den 1 april, 10 april och 29 april 2014. Vid mötet den 1 april deltog även Näringsdepartementet genom statssekreterare Ingela Bendrot och framförde sina synpunkter på förslaget.

Trafikutskottet beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att inhämta Lagrådets yttrande över förslaget. Ledamöterna från M, FP, C och KD reserverade sig mot beslutet.

Av Lagrådets yttrande framgår att paragrafens lagtekniska uppbyggnad är problematisk redan i den nuvarande lydelsen och att detta i och med lagrådsremissens förslag blir än mer påtagligt. Lagrådet förslog därför en omarbetning av den lagtekniska konstruktionen. Utskottet har följt Lagrådets förslag.

Trafikutskottet har i ärendet även begärt in yttranden från försvarsutskottet och näringsutskottet.

### **Motionen**

I motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47 anförs att det finns klara fördelar med en sammanhållen flygtrafikledning i Sverige under ledning av Luftfartsverket. De större statliga flygplatserna och de flygplatser som är centrala för Försvarmakten bör därför även fortsättningsvis flygtrafikledas av Luftfartsverket. Motionärerna betonar att flygtrafikledning är mycket betydelsefull både när det gäller flygsäkerhet och försvarsintressen. I Sverige är civil och militär flygtrafikledning helt integrerad. Försvarmakten har inte några egna flygtrafikledare utan är beroende av Luftfartsverkets flygtrafikledning. Motionärerna tar upp frågan att Försvarmakten, om Sverige går in i en period av höjd beredskap, måste ha omedelbar och fullgod tillgång till flygtrafikledare. Enligt motionärerna kan detta behov inte riskeras genom att verksamheter konkurrens-

utsätts som är nödvändiga för Försvarmakten. Vidare betonar motionärerna att konkurrensutsättning inte bör förekomma på flygplatser med samfälliga inflygningszoner, där det finns risker med överlämningar mellan olika operatörer. I motionens yrkande vidhåller motionärerna därför sin ståndpunkt sedan tidigare att ingen fortsatt konkurrensutsättning av flygtrafikledartjänster ska ske.

### **Yttrande från försvarskommittén**

Försvarskommittén anser att det finns starka skäl för en återreglering av flygtrafikledartjänster med en bibehållen civil-militär integration. Kommittén betonar att det unika svenska systemet med civil-militär integration ger såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella vinster. Att bygga upp en egen militär leverantör av flygtrafikledartjänst bedöms bli mer kostsamt och mindre effektivt både för den militära och den civila verksamheten. Den svenska modellen har ingen motsvarighet inom EU och lämpar sig inte för konkurrensutsättning.

Försvarskommittén påminner om att de initiativ som EU har tagit inom detta område inte berör militär luftfart och att flygtrafikledartjänst för militär luftfart är en nationell angelägenhet för medlemsstaterna.

Försvarskommittén anger att det finns ett militärt behov av ett flertal civila flygplatser, företrädesvis de statliga. Det kan röra sig om basering av incidentberedskap, flygövningar, ett behov av alternativ flygplats eller ett behov ur beredskapssynpunkt. Ett krav är att Försvarmakten ska kunna verka i hela det svenska luftrummet och vid flygplatser under alla beredskapsskedena.

Beredskapsplaneringen görs av Försvarmakten och Luftfartsverket. Insatsförbanden för flygtrafikledartjänst består helt av verksamställda. För att Luftfartsverket ska kunna vara leverantör av flygtrafikledartjänst åt militär luftfart förutsätts att verket bibehåller både volym, kapacitet och kompetens. Konkurrensutsättningen riskerar att underminera detta och på sikt omöjliggöra att Sverige kan fortsätta att utnyttja de fördelar som den civil-militära integrationen har medgett. Konkurrensutsättningen riskerar också att rycka undan förutsättningarna för det svenska försvaret att skydda flygstridskrafterna genom spridning.

I en avvikande mening anger ledamöterna från M, FP, C och KD att de lägger stor vikt vid att de militära kraven på flygtrafikledartjänst ska kunna tillgodoses under olika beredskapsgrader och i krig. Ledamöterna hänvisar till regeringens nyligen tillsatta utredning (dir. 2014:64) där en särskild utredare har fått i uppdrag att utreda hur detta kan ske utan att möjligheterna till konkurrensutsatt upphandling begränsas mer än nödvändigt. Ledamöterna från M, FP, C och KD vill inte föregripa resultatet av utredningen, som ska redovisas den 1 september 2014. De anser därför att det inte finns skäl att tillstyrka förslaget om återreglering av viss flygtrafikledartjänst.

## Yttrande från näringsutskottet

Näringsutskottet ser, utifrån de utgångspunkter som utskottet har att beakta, inget hinder mot det förslag som trafikutskottet har presenterat. Utskottet instämmer i vad som sägs i motion 2013/14:T517 (S) om att det finns klara fördelar med en civil-militär integrerad flygtrafiktjänst under ledning av Luftfartsverket. Samhällsviktiga behov kan inte riskeras genom att verksamheter som är nödvändiga för samhällets funktioner konkurrensutsätts; i detta fall gäller det Försvarsmakten som är helt beroende av Luftfartsverkets flygtrafikledning.

Näringsutskottet betonar att regionala flygplatser har en roll att spela när det gäller näringslivets utveckling i Sverige och också underlättar turism. Utskottet anger att förslaget tar hänsyn till de regionala flygplatsernas behov av att kunna kontrollera sina kostnader för flygtrafikledningstjänsten genom att de även i fortsättningen har möjlighet att upphandla leverantörer av denna tjänst. Utskottet finner det inte troligt att den marknad för flygtrafikledningstjänst som återstår efter ett beslut i enlighet med trafikutskottets förslag skulle vara ointressant för företag, särskilt inte om de redan har etablerat sig på marknaden. Vidare noterar näringsutskottet att de regionala flygplatserna också har möjlighet att driva sin egen flygtrafikledningstjänst, vilket i viss utsträckning sker redan i dag. Slutligen anges att näringsutskottet, när gäller de delar som ligger inom utskottets beredningsområde, inte kan se något skäl för trafikutskottet att invänta regeringens nyligen tillsatta utredning Försvarsmaktens behov avseende flygtrafiktjänst (dir. 2014:64).

I yttrandet finns en avvikande mening av M, FP, C och KD där det anges att trafikutskottet inte bör ta ett sådant initiativ som presenteras i lagrådsremissen. Det betonas att flygtrafikledningstjänsten utgör en stor del av kostnaden för att driva en flygplats. En uppenbar konsekvens av den föreslagna återregleringen kan bli att andra aktörer inte finner det ekonomiskt lönsamt att konkurrera med Luftfartsverket på den ytterst begränsade marknad som förslaget kvarlämnar. Detta riskerar att öka kostnaderna för flygtrafikledningstjänsten för de regionala flygplatserna. Det varnas i den avvikande meningen för att detta kan få negativa konsekvenser för trafikeringen på mindre lönsamma destinationer. Slutligen framhålls i den avvikande meningen att det är angeläget att invänta slutsatserna av regeringens nyligen tillsatta utredning (dir. 2014:64) innan man fattar beslut om en återreglering av flygtrafikledningstjänster.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att flygtrafikledningstjänsten, som är en mycket viktig myndighetsutövning, huvudsakligen bör utföras av en myndighet. Att flygtrafikledningstjänsten för luftrummet i anslutning till en flygplats öppnades för konkurrens berodde på starka önskemål från ett antal flygplatser som

ansåg att Luftfartsverkets priser var för höga. Många flygplatsinnehavare upplevde kostnadsnivån, i kombination med små möjligheter att påverka den, som ett problem.

När det gäller aspekten att civil och militär flygtrafikledning i dag är integrerade i Sverige bör det framhållas att Försvarsmakten inte har några egna flygtrafikledare utan är beroende av Luftfartsverket för att få sina behov tillgodosedda. Det är synnerligen angeläget att Försvarsmaktens behov kan tillgodoses i alla beredskapslägen. I ett läge med höjd beredskap måste Försvarsmakten ha omedelbar och fullgod tillgång till flygtrafikledare för flygtrafikledningstjänsten. Försvarsmakten har uttalat att det behov som kan preciseras i nuläget omfattar alla statliga flygplatser. Anledningen är att Försvarsmakten inte har tillräckligt många egna flygplatser utan måste använda sig av andra flygplatser för att fullgöra sitt uppdrag. De statliga flygplatserna ligger på strategiskt viktiga områden över hela landet och lämpar sig därför väl för att uppfylla Försvarsmaktens behov. Försvarsmakten är vidare beroende av Luftfartsverket för att fullgöra sitt uppdrag. Det är inte tillräckligt att en flygtrafikledare kan leda ett flygplan vid start och landning. Utskottet vill framhålla att den flygtrafikjänst som Försvarsmakten får av Luftfartsverket innefattar avsevärt mycket mer som t.ex. samordning, utbildning och försvarsplanering. Utöver detta är det enligt utskottet olämpligt att privata företag har tillgång till känslig information om Sveriges försvar. När det gäller försvarsplanering som innefattar mycket känsliga uppgifter bör dessa hanteras inom ramen för statlig verksamhet.

Utskottet noterar att regeringen avser att utreda Försvarsmaktens behov av flygtrafikjänst. Utskottet har efterfrågat och erhållit Försvarsmaktens hållning i frågan och anser att det inte råder någon tvekan om vilka behoven är eller hur stora de är. Försvarsmakten har tydligt uppgivit att utskottsmajoritetens förslag om återreglering är nödvändiga och tillgodoser de behov Försvarsmakten har. Därtill kommer att Försvarsmaktens behov dessutom har utretts ett flertal gånger under de senaste åren. Utskottet anser att det finns ett behov av politiskt tydlighet och av att en lagstiftning skyndsamt kommer på plats i denna fråga. Därför ser utskottet inte några skäl att invänta ytterligare en utredning om Försvarsmaktens – redan klarlagda – behov.

Försvarsutskottet framhåller i sitt yttrande att det unika svenska systemet med civil-militär integration ger såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella vinster. Det tydliggörs i försvarsutskottets yttrande att det finns ett militärt behov av ett flertal civila flygplatser, företrädesvis statliga. Ett krav är att Försvarsmakten ska kunna verka i hela det svenska luftrummet och vid flygplatser under alla beredskapsskeden. Vidare betonas att för att Luftfartsverket ska kunna vara leverantör av flygtrafikjänst åt militär luftfart förutsätts att verket bibehåller både volym, kapacitet och kompetens. Slutligen framhåller försvarsutskottet att konkurrensutsättningen också riskerar att rycka undan förutsättningarna för det svenska försvaret att skydda

flygstridskrafterna genom spridning. Enligt trafikutskottets mening bör stor vikt läggas vid de synpunkter som lyfts fram av försvarsutskottet och där Försvarsmaktens behov ytterligare tydliggörs och riskerna med en fortsatt fullt konkurrensutsatt marknad lyfts fram.

Riksdagen antog, som nämnts ovan, våren 2013 utskottets förslag till tillkännagivande om en återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten. Trots tillkännagivandet har regeringen inte återkommit till riksdagen med något förslag på den efterfrågade lagändringen. Utskottet anser därför att riksdagen bör ta initiativ till lagstiftning om en återreglering av flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten eller en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande.

Utskottet har tagit intryck av de invändningar som har framförts av remissinstanser mot det förslag som regeringen lät remissbehandla. Där framkom att många regionala flygplatser befarade att förslaget skulle fördyra verksamheten för de regionala flygplatserna och att detta, i samverkan med andra faktorer, skulle medverka till att kommuner och landsting tvingas överväga sina flygplatsers framtid. Enligt utskottet är det angeläget att säkerställa en god tillgänglighet i hela landet. De regionala flygplatserna kan i detta sammanhang spela en betydelsefull roll. Utskottet finner att det är lämpligt att utforma ett lagförslag där hänsyn tas till den kritik som har framkommit och där de regionala flygplatsernas behov av att kunna kontrollera sina kostnader för flygtrafikledningstjänsten beaktas. Mot denna bakgrund finner utskottet det motiverat att inte ändra dessa flygplatsers nuvarande möjligheter att upphandla leverantörer av flygtrafikledningstjänster utan att Försvarsmakten ges möjlighet att ingripa. Utskottets lagförslag är således mindre omfattande än det förslag som regeringen har remitterat. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att ACR trätt in på marknaden och expanderat sin verksamhet utan att ha tillträde till Swedavias flygplatser. Sedan 2010 ansvarar ACR för flygtrafikledningstjänsten på ett antal regionala flygplatser i Sverige. Kontrakten sträcker sig flera år framåt i tiden. Det framstår inte som troligt att ACR skulle avveckla sin verksamhet vid de regionala flygplatserna på grund av att de statliga flygplatserna inte öppnar för konkurrens. De regionala flygplatserna har dessutom möjlighet att bedriva flygtrafikledning i egen regi. Utskottet hyser således tilltro till att de regionala flygplatserna även fortsättningsvis kommer att ha möjlighet att kontrollera kostnaden för flygtrafikledningstjänsten.

Näringsutskottet anger i sitt yttrande att utskottet inte ser något hinder mot trafikutskottets förslag. Enligt näringsutskottet är det inte troligt att den marknad för flygtrafikledningstjänst som återstår efter ett beslut i enlighet med trafikutskottets förslag skulle vara ointressant för företag, särskilt inte om de redan har etablerat sig på marknaden. Näringsutskottet påpekar också att de regionala flygplatserna också har möjlighet att driva sin egen flygtrafikledningstjänst, vilket i viss utsträckning sker redan i dag.



När det gäller säkerhetsfrågan kan utskottet konstatera att det inte vid något tillfälle har framkommit uppgifter om att någon leverantör skulle brista i säkerhetsavseende. Därtill kommer att det finns en omfattande reglering på detta område med höga säkerhetskrav som leverantörerna måste uppfylla. Däremot kan det finnas risker med överlämningar mellan leverantörer inom samfällda TMA. Det är då själva överlämningen som utgör ett riskmoment oavsett vem leverantören är. Enligt vad utskottet har erfårit finns det dock signaler om att frågan om överlämningar inom samfällda TMA delvis redan har lösts genom marknadens försorg. Med hänsyn till detta och till den kritik som framfördes av remissinstanserna bör ytterligare restriktioner i fråga om samfällda TMA inte införas utan ytterligare beredning. Regeringen har i sitt utkast till lagrådsremiss bedömt att ändringar av reglerna för samfällda TMA bäst sker genom förordningsändringar. Utskottet delar regeringens bedömning när det gäller regleringsformen och förutsätter att regeringen vid behov och efter beredning genomför nödvändiga förordningsändringar. Däremot är det enligt utskottet inte nödvändigtvis den bästa lösningen att ge Luftfartsverket ansvar för att besluta om möjligheten för flygplatser att hantera ytterligare luftrum utöver kontrollzonen eftersom Luftfartsverket är en aktör på marknaden.

Utskottet anser att det är angeläget att så snart som möjligt klargöra vilka förutsättningar som långsiktigt gäller för att utföra flygtrafikledningstjänster. De nya reglerna bör mot den bakgrunden sättas i kraft så snart som möjligt. Med hänsyn till beredningstiden i utskottet föreslår utskottet att lagändringen träder i kraft den 15 augusti 2014.

Utskottet anser att i och med lagförslaget kommer frågan om Försvarsmaktens behov att kunna lösas. Vidare ser utskottet att frågan om samfällda TMA kan regleras genom marknadens försorg. Det finns därför inte något behov av ytterligare regleringar på detta område. Riksdagens tillkännagivande om flygtrafikledningstjänsten våren 2013 (bet. 2012/13:TU18, rskr. 2012/13:259) bör ses i ljuset av detta.

Utskottets lagförslag innebär också att utskottet delvis tillstyrker motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47.

## Avveckling av Bromma flygplats

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att avveckla Bromma flygplats. Utskottet uttalar att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande transportsystem.

Jämför reservation 7 (MP, V).

## Motionerna

I motion 2013/14:T433 av Teres Lindberg (S) och i motion 2013/14:T435 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S) anförs att Bromma flygplats medför buller, trängsel, avgaser, transportproblem och problem med säkerhetsaspekter. Det nuvarande avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia har en mycket lång löptid, vilket är orimligt enligt motionärerna. Marken ligger dessutom centralt i ett redan bebyggt område och lämpar sig väl för bostadsbebyggelse. Stockholm har ett stort behov av byggbar mark, påminner motionärerna. Motionärerna anger också att Arlanda flygplats inte står sig i den internationella konkurrensen. Flygplatsen bör bli större, ha fler flyglinjer och direktlinjer över kontinenten. Motionärerna pekar på att Bromma enbart har 10 procent av Arlandas passagerarunderlag samtidigt som Arlanda har tre startbanor och outnyttjad kapacitet. Motionärerna understryker vikten av en samlokalisering av flyget. Det yrkas därför i motionerna att regeringen ska se till att flyget på Bromma flygplats flyttas över till Arlanda.

## Utskottets ställningstagande

Frågan om Bromma flygplats har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen, senast i betänkande 2012/13:TU18. Staten tecknade 2008 ett arrendeavtal med Stockholms stad om Bromma och som gäller t.o.m. den 31 december 2038. Utskottet anser att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem och att den innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser. Bromma flygplats är en av tio flygplatser som utgör basutbudet för svensk tillgänglighet och är genom sitt huvuduppdrag inom reguljärtrafik, statsflyg och affärsflyg unik i Sverige. Som cityflygplats i Nordens mest växande region är Bromma flygplats en nyckel för fortsatt god tillväxt i Stockholmsregionen. I egenskap av en cityflygplats är flygplatsens villkor anpassade till detta genom ett flertal åtgärder; flygplanens ljudnivå får t.ex. inte överstiga 89 dB(A) och flygplatsens öppettider är anpassade till det samhälls- och bostadsnära läget.

Utskottet har även erfarit att under andra halvan av 2015 kommer Malmö Aviation att påbörja en infasning av en ny typ av flygplan som är tystare och har mindre utsläpp än tidigare generationers flygplan. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller säkerheten hänvisar utskottet till den höga flygsäkerhetsstandard vi har i Sverige. Transportstyrelsen, som har att övervaka flygsäkerheten, har satt upp vissa flygsäkerhetsmål. Bromma flygplats bidrar till att uppnå dessa mål genom ett systematiskt flygsäkerhetsarbete med aktiviteter på såväl kort som lång sikt. I de fall Transportstyrelsen medger särskilda undantag från sina ordinarie bestämmelser måste flygplatsen genom så kallad säkerhetsbevisning påvisa att man har vidtagit kompenserande åtgärder för att säkerställa att flygsäkerheten vidmakthålls.

Sett över hela dygnet finns det visserligen fortfarande ledig kapacitet på Arlanda. Eftersom Arlanda är en s.k. peak-flygplats uppstår emellertid flaskhalsar under vissa tider på dygnet. För att Arlanda skulle kunna hantera trafiken även från Bromma skulle det krävas omfattande utbyggnader.

Bromma flygplats utgör, enligt utskottet, ett betydelsefullt komplement för att säkerställa goda kommunikationer i hela landet. Därmed avstyrker utskottet motionerna 2013/14:T433 av Teres Lindberg (S) och 2013/14:T435 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S).

## Byte av namn på Arlanda flygplats

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att byta namn på Arlanda flygplats. Utskottet anser att det är upp till Swedavia, som ägare till den aktuella flygplatsen, att besluta i namnfrågan.

### **Motionerna**

I motion 2013/14:T281 av Annelie Enochson och Mikael Oscarsson (båda KD) och i motion 2013/14:T368 av Carl B Hamilton m.fl. (FP, S) anförs att Sverige bör uppmärksamma Raoul Wallenberg genom att namnge Arlanda flygplats efter honom. Motionärerna betonar att Raoul Wallenberg räddade livet på tiotusentals judar under andra världskrigets slutskede och att han i dag är en hjälte som är välkänd över hela världen. Enligt motionärerna är det angeläget att göra mer i Sverige för att påminna om de stordåd som Raoul Wallenberg utförde. Det konstateras också i sammanhanget att många länder har hedrat sina mest förtjänstfulla medborgare genom att namnge viktiga flygplatser efter dem. Motionärerna betonar att det vore ett viktigt ställningstagande till stöd för en svensk man vars öde länge möttes med passivitet och undfallenhet och yrkar därför att Arlanda flygplats ska byta namn till Raoul Wallenberg Airport.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågan om att byta namn på Arlanda flygplats har behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen varvid utskottet har avstyrkt motsvarande yrkanden. Utskottet står fast vid att det är en fråga för Swedavia, som ägare till flygplatsen, att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. Stockholm Arlanda Airport är ett starkt varumärke kopplat till destinationen. Att byta namn på ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Stockholm Arlanda Flygplats blev det officiella namnet

den 1 april 1962, då kung Gustaf VI Adolf officiellt invigde flygplatsen. Våren 2004 fastställde LFV:s koncernledning att det officiella namnet ska vara Stockholm Arlanda Airport.

Utskottet vill peka på att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor i världen har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och eventuellt de huvudstäderna och de andra viktiga städerna. Ur ett globalt perspektiv ligger Sverige och Stockholm i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (*Stockholm*), för svenskar (*Arlanda*) och vad det är för verksamhet/funktion, både i Sverige och utomlands (*Airport*). Risken finns att Stockholm inte är tillräckligt internationellt välkänt för att den största flygplatsen ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkänd som destinationens flygplats.

Enligt vad utskottet har erfarit skulle det vidare innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i datasystem, material, skyltar m.m. Kostnaderna skulle även drabba utomstående parter, t.ex. SL, SJ och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser för marknadsföring av ett nytt namn. Ett namnbyte riskerar alltså att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärket Arlanda under många år.

Därtill kommer att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn.

Utskottet avstyrker därför motionerna 2013/14:T281 av Annelie Enochson och Mikael Oscarsson (båda KD) och 2013/14:T368 av Carl B Hamilton m.fl. (FP, S).

## Alkoholtester av piloter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om alkoholtester av piloter. Utskottet betonar vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard och påpekar att införande av nationella krav måste vägas mot det lämpliga att inom EU säkerställa en harmoniserad lagstiftning.

Jämför reservation 8 (SD).

### Motionen

Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD) påpekar i motion 2013/14:T440 att det i media vid ett antal tillfällen har rapporterats om fall där piloter i trafikflygplan har varit berusade i olika grad. Detta har även inträffat bland piloter verksamma i Skandinavien, anger motionärerna. I motionen framhålls att alkohol har installerats på skolbussar och att flera större

bussbolag som t.ex. Swebus har installerat alkolås på sina bussar. Även SL har infört alkolås. Enligt motionärerna är det angeläget att flygbranschen inför obligatoriska alkoholtester av sina piloter eftersom de stickprovskontroller som genomförs av polisen inte är tillräckliga. Motionärerna tar inte ställning till hur alkoholtesterna ska utföras utan anser att branschen och ansvariga myndigheter har bäst kunskaper om de lämpligaste formerna. Motionärerna yrkar således att regeringen ska införa krav om obligatoriska alkoholtester av piloter före varje flygning.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis åter betona vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Enligt utskottet är det självklart oacceptabelt att piloter dricker alkohol i samband med en flygning. Med detta sagt kan utskottet konstatera att detta torde vara synnerligen ovanligt med hänsyn till den kontroll som i dag förekommer, där ett flertal personer torde kunna rapportera om de misstänker att en pilot är alkoholpåverkad.

En betydelsefull faktor i sammanhanget är att den största delen av luftfartssäkerheten regleras genom EU-rätten. Därtill kommer rekommendationer från ICAO. Att införa nationella krav måste vägas mot det lämpliga att inom EU säkerställa en harmoniserad lagstiftning. Utskottet utgår från att regeringen driver frågor om flygsäkerhet, däribland säkerställande av att piloter inte är onyktra, inom EU och att Sverige även inom ICAO är pådrivande för en ständigt förbättrad flygsäkerhet.

Utskottet avstyrker därför motion 2013/14:T440 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD).

## Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

### 1. Luftfartens förutsättningar, punkt 1 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:N424 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 9.

#### *Ställningstagande*

Vi anser att Sveriges tillgänglighet och internationella attraktionskraft behöver stärkas. Arlanda tappar i konkurrens mot andra internationella flygplatser. I internationella mätningar rankas såväl Danmark som Norge högre än Sverige vad gäller tillgänglighet via flyg. Internationella flygförbindelser spelar en stor roll för svenska företags möjligheter att växa och utvecklas. Det är viktigt för svenska företag att snabbt kunna nå kunder på världsmarknaden och konkurrera på viktiga exportmarknader. För att skapa fler jobb i Sverige behövs snabba och effektiva kommunikationer med omvärlden.

Vi vill därför att staten, i samarbete med näringslivet och regionerna, ska ta fram en luftfartsstrategi för att stärka de internationella kommunikationerna till och från Sverige och få till stånd fler direktlinjer till de växande tillväxtmarknaderna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

### 2. Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor, punkt 2 (MP)

av Annika Lillemets (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T205 av Jan Lindholm (MP) och avslår motionerna 2013/14:So548 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1, 2013/14:T362 av Kurt Kvarnström m.fl. (S), 2013/14:T378 av Katarina Brännström (M), 2013/14:T438 av Krister Örmfjäder (S), 2013/14:T451 av Gunnar Andréén (FP), 2013/14:T469 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S), 2013/14:T494 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49.

### *Ställningstagande*

Jag motsätter mig planerna på en ny flygplats i Sälen. De miljöskaadliga utsläppen av klimatpåverkande gaser från trafiken ökar år efter år trots både internationella, statliga och lokala ambitioner att de ska minska. De största utsläppen per passagerarkilometer kommer från flyget. Att bygga nya flygplatser bör därför föregås av mycket noggranna överväganden om alternativ. Därutöver bör ökat buller i fjällvärlden beaktas. Stora upplevelsevärden skadas redan i dag i området på grund av flyget.

Jag anser att konsekvenserna för övriga flygplatser i regionen är dåligt belysta och att alternativ som är bättre ur miljösynpunkt inte har övervägts på allvar. Den planerade flygplatsen i Sälen är avsedd för utrikes besökare och kommer inte att avlasta den olycksdrabbade vägtrafiken till och från Sälen. Ur miljösynpunkt är det bättre att rusta upp vägen från den närbelägna flygplatsen i Mora.

Den överväldigande majoriteten av besökarna till området kommer till Sälen via bil. Jag anser att en satsning på järnvägen med s.k. skidtåg på sikt är det bästa sättet att lösa såväl trafikproblemen som frågan om långsiktigt hållbara transporter till Sälen. De långväga resenärerna skulle då även få ett bättre flygutbud.

Jag vill således att vägsträckan mellan Mora och Sälen ska rustas upp och att direktlinjer med s.k. skidtåg ska gå till Sälen från de större orterna i Sverige.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

### **3. Flygplatsfrågor och övriga infrastrukturfrågor, punkt 2 (V)** av Siv Holma (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2013/14:T205 av Jan Lindholm (MP) och 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 49, bifaller delvis motionerna 2013/14:T378 av Katarina Brännström (M) och 2013/14:T438 av Krister Örnfjäder (S) samt avslår motionerna 2013/14:So548 av Isak From m.fl. (S) yrkande 1, 2013/14:T362 av Kurt Kvarnström m.fl. (S), 2013/14:T451 av Gunnar Andréén (FP), 2013/14:T469 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S) och 2013/14:T494 av Christer Adelsbo m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Jag vill framhålla att de svenska regionala flygplatserna spelar en viktig roll för att uppnå det transportpolitiska tillgänglighetsmålet. Det är viktigt att de regionala flygplatserna ges möjlighet att fortsätta utvecklas. Det är positivt att EU-kommissionens riktlinjer om stöd till regionala flygplatser har utformats på ett avsevärt mer flexibelt sätt än ursprungsförslaget. Samtidigt är det viktigt att Sverige fortsätter att bevaka frågan. Jag vill därför att regeringen även fortsättningsvis ska arbeta inom EU för att EU-kommissionens riktlinjer om stöd till regionala flygplatser utformas på ett sådant sätt att svenska regionala flygplatser inte missgynnas.

Vidare motsätter jag mig planerna på en ny flygplats i Sälen. Att bygga nya flygplatser bör föregås av mycket noggranna överväganden om alternativ. Stora upplevelsevärden skadas redan i dag i området på grund av flyget.

Jag anser också att konsekvenserna för övriga flygplatser i regionen är dåligt belysta och att alternativ som är bättre ur miljösynpunkt inte har övervägts på allvar. Det vore ett bättre alternativ att i stället satsa på järnvägsförbindelser till Sälen.

Enligt min mening är en satsning på järnvägen med s.k. skidtåg det bästa sättet att lösa såväl trafikproblemen som frågan om långsiktigt hållbara transporter till Sälen. De långväga resenärerna skulle då även få ett bättre flygutbud.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.



#### 4. Miljöfrågor, punkt 3 (S, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 48 och

avslår motion

2013/14:T324 av Mats Pertoft och Bodil Ceballos (båda MP).

##### *Ställningstagande*

Flyget spelar en nyckelroll när det gäller att uppnå ett miljöanpassat och långsiktigt hållbart transportsystem. Vi vill lyfta fram att det behövs en fortsatt energieffektivisering av flygplansflottan och en optimering av flygrutter för att minska flygets klimatpåverkan. Den nya generationen passagerarfartyg är energieffektivare än tidigare den generationen och det är därför positivt om flygbolagen förnyar sina flottor. En ökad innovationstakt inom den globala flygindustrin för att förbättra flygplanens energieffektivitet kan dessutom främja jobb inom flygteknikbranschen i Sverige.

Vi anser också att det är angeläget att energieffektivisera byggnader och transporter kring flygplatserna. Det miljö- och klimatarbete som Swedavia bedrivit under flera år är ett positivt exempel.

Överenskommelser på EU-nivå och global nivå är det bästa sättet att uppnå resultat när det gäller luftfartens klimat- och miljöfrågor. Vi ser EU:s system med utsläppshandel för flyget som ett första steg för en global utsläppshandel för flyget. Vi vill dock att regeringen ska arbeta för att utsläppshandeln för flyget i EU ska skärpas, bl.a. genom att flyg som till och från EU är med i systemet. Vidare vill vi att regeringen ska arbeta för att Chicagokonventionen skrivs om för att tillåta beskattning av flygbränsle.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

#### 5. Miljöfrågor, punkt 3 (MP)

av Annika Lillemets (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T324 av Mats Pertoft och Bodil Ceballos (båda MP) och avslår motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 48.

### *Ställningstagande*

Enligt min mening är det mycket viktigt att Arlanda flygplats håller sig inom de restriktioner för buller och utsläppsvärden som reglerades i det första miljötillståndet för flygplatsen. I detta miljötillstånd slogs det fast att Arlanda skulle vara tvungen att leva upp till stränga bullernormer samt använda sig av kurvade inflygningar för att inte flyga över Upplands Väsby tätort. I dag använder Swedavia en bana på Arlanda som ursprungligen fick avslag med hänvisning till att de boende skulle drabbas om den används. Banan fick sedermera tillstånd att användas under förutsättning att ny teknik användes. Banan har tillfälligt använts i väntan på den nya tekniken 2018.

Jag oroas av att Swedavia nu anger att man vill använda banan permanent med gammal teknik och utan restriktioner. Enligt min mening har staten, som ägare till Swedavia, ett moraliskt ansvar att se till att Arlanda lever upp till de bestämmelser som var förutsättningen när flygplatsen byggdes.

Jag vill därför att regeringen ska låta utreda om Swedavia håller sina ursprungliga löften i fråga om Arlandas miljötillstånd.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

## **6. Flygtrafikledningstjänsten, punkt 4 (M, FP, C, KD)**

av Jan-Evert Rådström (M), Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD) och Lotta Finstorp (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår utskottets förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500) i bilaga 2.

Därmed avslår riksdagen motion

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47.

### *Ställningstagande*

Inledningsvis vill vi framhålla att flygsäkerheten alltid måste komma i första rummet när det gäller flygtrafikledningstjänsten. I detta sammanhang vill vi också förtydliga att konkurrensutsättning av den lokala flygtra-

fikledningstjänsten inte på något sätt innebär att säkerheten riskerar att försämrans. Transportstyrelsen har som tillsynsmyndighet framhållit att säkerheten inte på något sätt har påverkats av konkurrensutsättningen.

När det gäller miljöfrågor vill vi peka på att konkurrensen inte heller har inneburit någon försämring ur miljösynpunkt. Gröna inflygningar sker i dag på konkurrensutsatta flygplatser.

Vi anser att luftfarten utgör en viktig del av ett fungerande transportsystem. De regionala flygplatserna är av stor betydelse för att uppfylla det transportpolitiska tillgänglighetsmålet. De är givetvis betydelsefulla när det gäller inrikes transporter med hänsyn till att Sverige är ett avlångt och glest befolkat land. De är emellertid även betydelsefulla för internationella transporter till Sverige, eftersom de som reser till Sverige reser till en viss ort och det således är viktigt att under samma dag kunna ta sig från de större statliga flygplatserna till den ort som är slutdestination. De allra flesta regionala flygplatser går med förlust. Att flygtrafikledningstjänsten för lufrummet i anslutning till en flygplats öppnades för konkurrens berodde på starka önskemål från ett antal flygplatser som ansåg att Luftfartsverkets priser var för höga. Många flygplatsinnehavare upplevde kostnadsnivån, i kombination med små möjligheter att påverka den, som ett problem. Att marknadsöppningen fungerar framgår av att det har kommit in en ny aktör på marknaden, ACR, och att en annan aktör, NATS, har uttryckt intresse för att etablera sig i Sverige. Vidare har de regionala flygplatser som har upphandlat flygtrafikledning kunnat sänka sina kostnader för flygtrafikledning med upp till 30 procent, en mycket betydelsefull sänkning med hänsyn till att kostnaden för flygtrafiktjänst ofta är den enskilt största kostnadsposten i driften av en flygplats.

De regionala flygplatserna liksom Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) framhåller att avregleringen, som trädde i kraft 2010, har fungerat utan problem. Detta överensstämmer också med uppgifter från Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet. Transportstyrelsen har vidare uppgett att den befarar att en återreglering i enlighet med utskottsmajoritetens förslag skulle leda till att marknaden begränsas och därmed till försämrade möjligheter för etablering av nya leverantörer av flygtrafikledningstjänst, högre kostnader för flygplatserna och mindre möjlighet för flygplatserna att påverka sina kostnader. Det tryck som i dag finns på kostnadsminskningar i samband med upphandlingar i konkurrens kommer att minska betydligt eller i flera fall helt försvinna.

Regeringen har – helt i enlighet med riksdagens tillkännagivande våren 2013 – utarbetat ett förslag om en återreglering av viss flygtrafiktjänst. Kritiken mot förslaget var emellertid massiv. Flertalet remissinstanser, inte minst regionala flygplatser, var synnerligen negativa. Enligt vår mening vore det oansvarigt att inte ta de allvarliga synpunkter som framkommit under remissbehandlingen i beaktande, det gäller inte minst farhågorna att

mindre flygplatser skulle drabbas av en betydande ekonomisk börda i form av minskade möjligheter att styra över utgifterna för flygtrafikledningstjänsten.

Utskottets majoritet lägger nu fram ett eget lagförslag. Det anser vi är synnerligen olyckligt eftersom förslaget, enligt vår mening, blivit bristfälligt berett och med vissa ändringar baserar sig på ett utkast till lagrådsremiss som regeringen valde att inte gå vidare med då man konstaterade att ytterligare utredning är nödvändig.

Utskottsmajoritetens förslag innebär i princip en fullständig återreglering av marknaden. Swedavias passagerarantal uppgår till ca 90 procent av det totala passagerarantalet för alla Sveriges flygplatser. Även vad gäller ekonomisk omsättning ser situationen ut på motsvarande sätt. Swedavia är alltså en synnerligen betydelsefull aktör på marknaden och det är osannolikt att det skulle vara möjligt att säkerställa en fungerande konkurrens på en marknad som i allt väsentligt är monopoliserad. ACR, som är den enda aktören på marknaden förutom LFV, har öppet förklarat att om utskottsmajoritetens förslag träder i kraft ser bolaget inte att det är meningsfullt att fortsätta att verka på den svenska marknaden.

Det är naturligtvis mycket angeläget att ta hänsyn till Försvarmaktens behov. Dessa måste emellertid, enligt vår mening, först utredas omsorgsfullt. Vi vill framhålla att Transportstyrelsen har påpekat att Försvarmaktens behov inte är till fullo utredda eller presenterade. I detta sammanhang är det viktigt att respektera att en sådan utredning kan behöva ta en viss tid eftersom det är komplexa frågor som ska analyseras. Det är inte helt klarlagt varför just de statliga flygplatserna skulle vara de bäst lämpade att tillgodose de behov som finns nu och som kan finnas i framtiden. Dessutom är det inte heller utrett vilken typ av reglering som bäst gynnar Försvarmakten.

Vi välkomnar att regeringen har beslutat att en särskild utredare ska kartlägga försvarmaktens behov av flygtrafikledningstjänst. Uppdraget ska redovisas senast den 1 september 2014. Enligt vår mening är det svårförståeligt att ett lagförslag nu skyndas igenom för att träda i kraft kort tid innan en utredning om lagförslaget är klar. Det saknas anledning att inte invänta utredningens resultat för att utreda om – och i så fall vilken – lagstiftning som är nödvändig för att säkerställa såväl Försvarmaktens som regionernas behov av god tillgänglighet. Därtill kommer att utredningen även ska analysera EU-rättsliga aspekter av en återreglering, vilket är en nödvändig del av en fullgod lagstiftningsprocess.

Vi vill i sammanhanget även peka på att det finns ett avtal mellan Transportstyrelsen och Försvarmakten om flygtrafikledningstjänst. Avtalet reglerar den praktiska tillämpningen av myndighetsansvaret för flygtrafikledningstjänst som berör militär luftfart. Avtalet är avsett att tillförsäkra att Försvarmaktens behov av flygtrafikledningstjänst säkerställs. Vi ser sammanfattningsvis inte att Försvarmaktens behov är tillräckligt utredda; vi efterlyser t.ex. en kvantifiering av behovet av tillgång till personal inom flygtrafik-

tjänst. Det förefaller vidare oklart om Försvarsmakten behöver tillgång till infrastrukturen på de statliga flygplatserna eller tillgång till personalen på flygplatserna. Vi anser att det är mycket beklagligt att utskottsmajoriteten nu lägger fram det aktuella förslaget utan att ha någon närmare vetskap om Försvarsmaktens behov.

Vi ifrågasätter också det lämpliga i att låta en reglering baseras på ägarförhållanden. Om en statligt ägd flygplats säljs till en annan ägare blir följden att det inte längre nödvändigtvis är Luftfartsverket som tillhandahåller flygtrafiktjänst på flygplatsen. Dessutom anser vi att det är olämpligt att regeringens lagförslag i praktiken innebär lagstiftning mot ett enskilt rättssubjekt, dvs. Swedavia.

När det gäller samfällda terminalområden (TMA) anför utskottets majoritet att den frågan kan hanteras genom en ändring av luftfartsförordningen. Samtidigt anger majoriteten att frågan eventuellt kan lösas genom marknadens försorg. Vi anser att det är ytterst oklart vad utskottets majoritet avser. Frågan besvaras inte om majoriteten vill att riksdagens tillkännagivande från förra året om att flygplatser som ligger inom samfällda TMA inte ska få upphandla flygtrafikledningstjänst i konkurrens ska ligga fast, eller om utskottets majoritet har ändrat sig sedan tillkännagivandet våren 2013 och detta inte längre är aktuellt eftersom marknaden kommer att lösa frågan. Detta är klart olämpligt ur ett demokratiskt perspektiv då det måste vara tydligt för regeringen vad riksdagen förväntar sig att den ska göra.

Med hänsyn till vad vi anfört avstyrker vi utskottsmajoritetens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500) liksom motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47.

## **7. Avveckling av Bromma flygplats, punkt 5 (MP, V)**

av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2013/14:T435 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S) och avslår motion

2013/14:T433 av Teres Lindberg (S).

### *Ställningstagande*

Flygtrafiken på Bromma flygplats är ett av Stockholms största miljöproblem. Bromma flygplats medför buller, trängsel, avgaser, transportproblem och problem med säkerhetsaspekter. Marken ligger dessutom centralt i ett redan bebyggt område och lämpar sig väl för bostadsbebyggelse. Stockholm har ett stort behov av byggbar mark. Utöver miljöhänsyn och behov

av bostäder i Stockholm tillkommer säkerhetsrisker. Även om den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är liten blir följderna oftast fruktansvärda om en olycka inträffar.

Det nuvarande avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia har en mycket lång löptid, vilket är orimligt enligt vår mening. Det finns fullgoda flygplatsalternativ i Stockholmsregionen, vilket gör Bromma flygplats onödig.

Vi anser att flygtrafiken på Bromma flygplats bör avvecklas så snart det är möjligt. Detta kan ske bl.a. genom minskning av flygtrafiken och att kvarvarande flygtrafik flyttas över till Skavsta flygplats.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

## **8. Alkoholtester av piloter, punkt 7 (SD)**

av Tony Wiklander (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T440 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD).

### *Ställningstagande*

Jag är mycket oroad över att det vid ett antal tillfällen har förekommit att piloter i trafikflygplan har varit berusade i olika grad. Detta har även inträffat bland piloter verksamma i Skandinavien.

Alkolås har installerats på skolbussar och flera större bussbolag som t.ex. Swebus har installerat alkolås på sina bussar. Även SL har infört alkolås. Enligt min mening är det angeläget att flygbranschen inför obligatoriska alkoholtester av sina piloter eftersom de stickprovskontroller som genomförs av polisen inte är tillräckliga. Jag vill se obligatoriska alkoholtester av piloter före varje flygning.

Jag tar inte ställning till hur alkoholtesterna ska utföras utan anser att branschen och ansvariga myndigheter har bäst kunskaper om de lämpligaste formerna.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

*2013/14:So548 av Isak From m.fl. (S):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att förbättra förutsättningarna för flygplatsberedskap för ambulansflyg.

*2013/14:T205 av Jan Lindholm (MP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en flygplats i Sälen.

*2013/14:T281 av Annelie Enochson och Mikael Oscarsson (båda KD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra namnet på Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport.

*2013/14:T324 av Mats Pertoft och Bodil Ceballos (båda MP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda om Swedavia håller sina ursprungliga löften angående Arlandas miljötillstånd.

*2013/14:T362 av Kurt Kvarnström m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen utreda förutsättningarna för en charterflygplats i Dalafjällen.

*2013/14:T368 av Carl B Hamilton m.fl. (FP, S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Arlanda flygplats bör döpas om till Raoul Wallenbergs flygplats (Airport).

*2013/14:T378 av Katarina Brännström (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klassningen av flygplatser.

*2013/14:T433 av Teres Lindberg (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en samlokalisering av Stockholmsflyget till Arlanda flygplats.

*2013/14:T435 av Teres Lindberg och Börje Vestlund (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avveckling av Bromma flygplats.

*2013/14:T438 av Krister Örnfjäder (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige måste få behålla möjligheten till offentligt stöd för flygplatser så att hela Sverige kan leva.

*2013/14:T440 av Thoralf Alfsson och Tony Wiklander (båda SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa obligatoriska alkoholtester av piloter.

*2013/14:T451 av Gunnar Andrén (FP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att en ny stor svensk järnvägsstation byggs i anslutning till Arlanda flygplats.

*2013/14:T469 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av konsekvenserna för Sundsvall Timrå Airport.

*2013/14:T494 av Christer Adelsbo m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om driftsstödet till icke-statliga flygplatser.

*2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygledartjänster.
48. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett fortsatt aktivt klimat- och miljöarbete för flyget.
49. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om EU:s kommande riktlinjer för stöd till regionala flygplatser.

*2013/14:N424 av Jennie Nilsson m.fl. (S):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten tillsammans med berörda parter – stat, näringsliv och region – bör ta fram en aviationsstrategi med åtgärder för att stärka de internationella kommunikationerna till och från Sverige och få till stånd fler direktlinjer till de växande tillväxtmarknaderna.



BILAGA 2

## Utskottets lagförslag

**Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)**

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 13 § luftfartslagen (2010:500) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**

## 13 §

Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhets-synpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

*Flygtrafikledningstjänsten ska ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.*

Flygtrafikledningstjänst för luft- rummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om omfattningen av detta luftrum. Den som utför flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

Flygtrafikledningstjänst för luft- rummet i anslutning till andra flyg- platser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får dock ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Den som utför sådan flygtrafikled- ningstjänst får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.*

---

Denna lag träder i kraft den 15 augusti 2014.

BILAGA 3

## Lagrådsremissens lagförslag

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***6 kap.**

## 13 §

Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetsmyndigheten av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om omfattningen av detta luftrum. Den som utför flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som har fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om omfattningen av detta luftrum. Den som utför flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

*Tredje stycket gäller inte flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2014.

BILAGA 4

## Lagrådsyttrande som begärts av utskottet

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2014-04-23

**Närvarande:** F.d. justitierådet Leif Thorsson samt justitieråden Gudmund Tojer och Kristina Ståhl.

### **Aterreglering av viss flygtrafiktjänst**

Riksdagens trafikutskott har den 10 april 2014 beslutat inhämta Lagrådets yttrande över det i bilaga 2 till utskottets protokoll framlagda förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av föredraganden Linda Kennemyr, biträdd av kanslichefen Mattias Revelius och ämnesrådet Olof Hedberg.

Förslaget föranleder följande yttrande av Lagrådet:

#### 6 kap. 13 §

I paragrafens första stycke anges att det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänst ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Enligt andra stycket får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

I tredje stycket anges att flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Vidare finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att besluta om omfattningen av detta luftrum. Det framgår också att den som utför flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

I lagrådsremissen föreslås att paragrafen kompletteras med ett nytt fjärde stycke enligt vilket tredje stycket inte gäller flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande. Syftet med förslaget är att återreglera flygtrafikledningstjänsten för dessa flygplatser på så sätt att denna alltid ska utföras av en myndighet. Vid föredragningen har upplysts att denna myndighet ska vara Luftfartsverket.

Lagrådet anser att paragrafens lagtekniska uppbyggnad redan i den nuvarande lydelsen är problematisk. Genom den nu föreslagna ändringen blir detta än mer påtagligt. Enligt vad som framkommit vid föredragningen är huvudregeln att all flygtrafikledningstjänst – vari ingår flygtrafikledningstjänst – ska tillhandahållas av Luftfartsverket. Detta framgår dock inte av någon bestämmelse i luftfartslagen utan anses följa av 1 § förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket. Bestämmelsen i 6 kap. 13 § tredje stycket luftfartslagen är ett undantag från denna huvudregel. Genom det nu föreslagna fjärde stycket ska tillämpningsområdet för detta undantag inskränkas, dvs. det ska införas ett undantag från undantaget.

Enligt Lagrådets mening är det inte lämpligt att i lag föreskriva ett undantag från en bestämmelse som meddelas genom förordning. Det är vidare inte heller lämpligt att, såsom görs i det föreslagna

fjärde stycket, endast ange att en viss lagregel inte ska gälla utan att det i lagen framgår vad som ska gälla i stället.

Bestämmelsen i tredje styckets tredje mening avses endast ge lagstöd åt att det överlämnas till enskild att utföra vissa uppgifter som innefattar myndighetsutövning (jfr prop. 2009/10:95 s. 218 och 335). Lagtexten bör utformas i enlighet härmed.

Enligt Lagrådets mening bör paragrafen arbetas om i lagtekniskt hänseende, förslagsvis enligt följande.

Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänsten ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Flygtrafiktjänsten ska ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till andra flygplatser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får dock ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Den som utför sådan flygtrafikledningstjänst får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Med den av Lagrådet föreslagna uppbyggnaden av paragrafen bör sålunda bemyndigandet i det nu gällande tredje stycket angående omfattningen av luftrummet kunna utgå, eftersom det generella bemyndigandet som i detta förslag flyttas från andra till fjärde stycket måste anses omfatta även den frågan.

### **Ikraftträdandebestämmelsen**

Enligt vad som upplysts vid föredragningen har inte något uppdrag enligt paragrafens nuvarande tredje stycke lämnats till annan vid någon av de flygplatser som avses i det föreslagna fjärde stycket.

Några övergångsbestämmelser avseende sådana uppdrag behövs därför inte.

BILAGA 5

## Författningskommentar

### *6 kap. 13 §*

Det ska finnas flygtrafiktjänst för att trygga och underlätta luftfarten. Verksamheten inom flygtrafiktjänsten ska vara godkänd från flygsäkerhetssynpunkt av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Ett godkännande får återkallas av den myndighet som har meddelat det, om föreskrivna krav inte uppfylls.

Flygtrafiktjänsten ska ombesörjas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till andra flygplatser än sådana som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande får dock ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som har fått ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Den som utför sådan flygtrafikledningstjänst får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Paragrafens lagtekniska konstruktion är ändrad. Paragrafen har utformats i huvudsak i enlighet med lagrådets yttrande. Huvudregeln att den myndighet som regeringen bestämmer ansvarar för flygtrafikledningstjänsten införs i lagtexten, i paragrafens andra stycke. För närvarande framgår huvudregeln av förordningen med instruktion för Luftfartsverket. Undantaget från huvudregeln återfinns i paragrafens tredje stycke. Lagförslaget innebär att undantaget begränsas till att omfatta de flygplatser som inte ägs eller drivs av staten eller bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande, vilket inkluderar militära flygplatser.

De flygplatser som omfattas av undantaget kan använda sig av en myndighet eller en privat aktör för att utöva den flygtrafikledningstjänst som ryms inom undantaget. De kan också själva ansvara för flygtrafikledningstjänsten. Bestämmelsen om att den som utför en sådan flygtrafikledningstjänst får lämna tillstånd i form av klarering och anvisningar om färdväg för luftfartyg är inte avsedd att begränsa Luftfartsverket att även fortsättningsvis ha mer omfattande befogenheter.

Den tidigare uttalade regeln att regeringen bestämmer omfattningen av det luftrum som omfattas av undantaget har utgått då detta innefattas i paragrafens sista stycke.

BILAGA 6

Försvarsutskottets yttrande  
2013/14:FöU4y

## Försvarets behov av flygtrafiktjänst

---

### Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade den 6 maj 2014 att ge försvarsutskottet och näringsutskottet tillfälle att senast tisdagen den 27 maj 2014 yttra sig över frågan om återreglering av viss flygtrafiktjänst i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Försvarsutskottet begränsar sitt yttrande till frågan om Försvarmaktens behov av flygtrafiktjänst.

Yttrandet innehåller en avvikande mening (M, FP, C och KD).



# Utskottets överväganden

## Bakgrund

För att säkerställa att luftfarten kan bedrivas med säkerhet, regularitet och effektivitet finns det en flygtrafiktjänst, som i dagsläget i allt väsentligt bedrivs av Luftfartsverket. Flygtrafiktjänsten består av fem olika delar: flygledningstjänst, informationstjänst för luftfarten, flygvädertjänst, flygräddningstjänst och kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster. Verksamheten övervakas från flygsäkerhetssynpunkt av Transportstyrelsen. Flygledningstjänst är en sammanfattande benämning på flygtrafikledning, flödesplanering och luftrumspanering.

Sedan 1970-talet tillämpas i Sverige ett system med civil-militär integrerad flygtrafiktjänst. Även under höjd beredskap och i krig ska Luftfartsverket inom sin organisation säkerställa att nödvändiga beredskapskrav tillgodoses. Sedan 2008 ansvarar Luftfartsverket även för beredskapsplanering för civil och militär luftfart, vilket har inneburit en utökning av den civil-militära integrationen. För den civila luftfarten har verket sedan 2012 särskilt ansvar för krisberedskap samt vid höjd beredskap. Luftfartsverket har även en tjänsteman i beredskap och har utvecklat samverkan med Mynligheten för samhällsskydd och beredskap.

Skydd av flygstridskrafterna planeras i dag genom spridning, vilket dimensionerar Försvarmaktens behov av start- och landningsytor för stridsflyg utöver de som används vid grundberedskap och även av lokal flygtrafikledningstjänst i anslutning till dessa. I praktiken innebär det enligt Försvarmaktens remissvar på Färdplan för framtiden (SOU 2012:27) att samtliga statliga civila och militära flygplatser samt ytterligare några andra flygplatser bör undantas från konkurrens. Försvarmakten har identifierat samtliga av dessa flygplatser i dokumentet Flygtaktisk chefs inriktning avseende flygbaser (HKV 2010-11-15, H/S 05 340:82531). Utgångspunkten är flygvapnets möjligheter till spridning och att skydda strategiskt viktiga områden som exempelvis Östersjön, Barentsregionen och svenska storstadsområden.

Vid överföringen av flygplatserna till Swedavia AB fortsatte Luftfartsverket att bedriva flygtrafikledningstjänsten vid Swedavia AB:s flygplatser, vilket enligt regeringen medförde att det inte gjordes någon särskild analys av eventuella effekter av upphandling av vissa eller alla av Swedavias AB:s flygplatser för Luftfartsverkets uppdrag och kompetens, eller för den civil-militära integrationen.

För närvarande bedrivs flygtrafikledningstjänsten vid nio regionala flygplatser av en annan aktör än Luftfartsverket, nämligen bolaget ACR Aviation Capacity Resources AB, medan en regional flygplats valt att genomföra flygtrafikledningstjänst i egen regi. Swedavia AB har å andra

sidan förlängt de avtal som gäller lokal flygtrafiktjänst med Luftfartsverket till 2015. Bolaget är alltså inte tvingat att konkurransutsätta flygtrafiktjänsten vid sina flygplatser innan dessa avtal löper ut.

Regeringen framförde i propositionen Luftfartens lagar (prop. 2009/10:95) att systemet med integrerad flygtrafiktjänst är ändamålsenligt och att det bör bibehållas även när den lokala flygtrafikledningen konkurransutsätts. Den svenska modellen är unik och innebär att Försvarsmakten inte har någon egen organisation för flygtrafiktjänst, vilket försvarsmakter i andra länder har. Flygtrafiktjänsten, inklusive delen flygtrafikledningstjänst vid flygplats, bemannas helt av Luftfartsverket, som alltså ansvarar för flygtrafiktjänst för såväl militär som civil luftfart. För stödet betalade Försvarsmakten ca 180 miljoner kronor till Luftfartsverket under 2013. I princip alla flygledare i Luftfartsverket har kompetens att hantera både civil och militär luftfart, baserat på Luftfartsverkets driftshandbok, utbildning och organisatoriska samordning med Försvarsmakten. Det innebär att militär luftfart kan operera på i stort sett samtliga flygplatser i landet. Luftfartsverket åtar sig enligt avtalet med Försvarsmakten att med kort framförhållning kunna omfördela personal med rätt kompetens för att göra det möjligt att utöka öppethållande vid en efterfrågad flygplats. För att detta ska fungera ska personalen ha möjlighet att ha kvar sin behörighet vid det avsedda tjänstestället.

Med anledning av de omfattande förändringarna för genomförande av flygtrafiktjänst gav regeringen i uppdrag åt en särskild utredare att utreda Luftfartsverkets verksamhetsform, de militära kraven på lokal flygtrafiktjänst, konsekvenserna för den civil-militärt integrerade flygtrafiktjänsten och vilka åtgärder som är nödvändiga. Under våren 2012 överlämnade utredaren betänkandet Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27). Utredningen remitterades och av remissyttrandet från Försvarsmakten framgick att det trots utredningens förslag för att stärka den civil-militära integrationen fanns en stor oro från Försvarsmaktens sida att möjligheterna att verka med flygstridskrafterna i alla beredskapsskeden och i krig skulle begränsas om Luftfartsverkets organisation och därmed sammanhängande kompetens skulle falla under en viss nivå. Försvarsmakten uppgav att man i en sådan situation åter skulle tvingas bygga upp en separat militär flygtrafiktjänst. Försvarsmaktens remissyttrande ledde till ytterligare beredning av frågan.

Den 30 april 2014 beslutade regeringen om direktiv till en särskild utredare för att kartlägga Försvarsmaktens behov av flygtrafiktjänst. Syftet är att ge underlag för vilken volym av statligt utförd flygtrafikledningstjänst som är nödvändig vid en civil-militärt integrerad flygtrafiktjänst (dir. 2014:64). Utredningen ska ta fram underlag för hur de militära behoven kan säkerställas inom ramen för den civil-militära integrationen samtidigt som möjligheterna för andra aktörer ska bevaras så långt det går. Utreda-

ren har även i uppgift att göra en uppskattning av kostnaderna för att införa en separat militär flygtrafiktjänst. Utredningsuppdraget ska redovisas senast den 1 september 2014.

Den 27 maj 2014 informerade Försvarmakten utskottet om bl.a. frågor om försvarets behov av flygtrafiktjänst.

## **Gällande ordning**

Bestämmelsen om flygtrafikledningstjänst för lufterummet i anslutning till en flygplats finns i 6 kap. 13 § luftfartslagen (2010:500). Sådan flygtrafikledningstjänst får ombesörjas av den som driver flygplatsen eller den som får ett sådant uppdrag av den som driver flygplatsen. Den närmare omfattningen av aktuellt lufterum får bestämmas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Transportstyrelsen har fått uppdraget att bestämma omfattningen, se 6 kap. 10 § luftfartsförordningen (2010:770). I Transportstyrelsens föreskrifter ställs generella krav på att den som utnämns som leverantör av flygtrafikledningstjänst ska kunna hantera förekommande fall av militär luftfart och ha rutiner för samverkan med Försvarmaktens stridsledning och luftbevakning.

EU har sedan slutet av 1980-talet fattat ett antal beslut som syftar till att avreglera luftfarten och stärka konkurrensen i den. Ett gemensamt europeiskt lufterum (Single European Sky, SES) skapades genom flera beslut år 2004.

## **Utskottets ställningstagande**

I juni 2013 tillkännagav riksdagen för regeringen att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavia AB:s flygplatser, de militära flygplatserna, flygplatser som Försvarmakten har stort behov av samt flygplatser inom samfällade terminalområden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket. Riksdagens beslut innebär att marknaden för flygtrafiktjänst i Sverige skulle begränsas och förutsätter en förändring av gällande luftfartslag.

Utskottet bedömer att systemet med integrerad civil-militär flygtrafiktjänst är ändamålsenligt, och det unika svenska systemet med civil-militär integration ger såväl samhällsekonomiska som statsfinansiella vinster. En återgång som skulle innebära att en egen militär leverantör av flygtrafiktjänst måste byggas upp bedöms bli mer kostsam och mindre effektiv både för den militära och den civila verksamheten. Den svenska modellen har ingen motsvarighet inom EU och lämpar sig inte för konkurrensutsättning. Utskottet vill här påminna om att de initiativ som EU tagit inom detta område inte berör militär luftfart och att flygtrafiktjänst för militär luftfart är en nationell angelägenhet för medlemsstaterna.

Utskottet ser med stor oro på att överföringen av flygplatser till Swedavia AB gjordes utan någon vidare analys av konsekvenserna för den civil-militära integrationen och på att regeringen helt tycks bortse från riksdagens tillkännagivanden som bl.a. syftat till att säkra försvarets behov.

Det finns ett militärt behov av ett flertal civila flygplatser, företrädesvis de statliga. Det kan vara för basering av incidentberedskap, flygövningar, alternativt flygplats eller ett behov ur beredskapssynpunkt. Utskottet bedömer dessutom att det kan finnas ett visst civilt intresse för vissa flygplatser ur ett krisberedskapsperspektiv. Ett krav är att Försvarsmakten ska kunna verka i allt svenskt luftrum och vid flygplatser under alla beredskapsskedan. Beredskapsplaneringen görs av Försvarsmakten och Luftfartsverket. Insatsförbanden för flygtrafiktjänst består helt av verksanställda. För att Luftfartsverket ska kunna vara leverantör av flygtrafiktjänst åt militär luftfart förutsätts att verket bibehåller både volym, kapacitet och kompetens. Konkurrensutsättningen riskerar att underminera detta och på sikt omöjliggöra att Sverige kan fortsätta att utnyttja de fördelar som den civil-militära integrationen har medgett. Konkurrensutsättningen riskerar också att rycka undan förutsättningarna för det svenska försvaret att skydda flygstridskrafterna genom spridning.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det finns starka skäl för en återreglering av flygtrafiktjänster med en bibehållen civil-militär integration. Därigenom garanteras att lokala flygtrafikledningstjänster kan tillhandahållas vid flygvapnets flottiljer och att Luftfartsverket kan utföra sina försvarsrelaterade uppgifter i samtliga beredskapsskedan.

Stockholm den 27 maj 2014

På försvarsutskottets vägnar

*Peter Hultqvist*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Peter Hultqvist (S), Cecilia Widegren (M), Hans Wallmark (M), Åsa Lindestam (S), Annicka Engblom (M), Peter Jeppsson (S), Anders Hansson (M), Kent Härstedt (S), Allan Widman (FP), Clas-Göran Carlsson (S), Staffan Danielsson (C), Anna-Lena Sörenson (S), Johan Forssell (M), Peter Rådberg (MP), Mikael Oscarsson (KD), Mikael Jansson (SD) och Torbjörn Björlund (V).

## Avvikande mening

### **Försvarets behov av flygtrafiktjänst (M, FP, C, KD)**

Cecilia Widegren (M), Hans Wallmark (M), Annicka Engblom (M), Anders Hansson (M), Allan Widman (FP), Staffan Danielsson (C), Johan Forssell (M) och Mikael Oscarsson (KD) anför:

Vi lägger stor vikt vid att de militära kraven på flygtrafiktjänst ska kunna tillgodoses under olika beredskapsgrader och i krig. Vi kan konstatera att en särskild utredare har fått i uppdrag att utreda hur detta kan ske utan att möjligheterna till konkurrensutsatt upphandling begränsas mer än nödvändigt. Vi välkomnar att regeringen skyndsamt låter en utredare göra en ytterligare kartläggning av Försvarmaktens organisatoriska och resursmässiga behov av flygtrafiktjänst. På detta sätt bedömer vi att det blir möjligt att bibehålla det ändamålsenliga systemet med integrerad civil-militär flygtrafiktjänst även när den lokala flygtrafikledningen konkurrensutsätts.

Då vi inte vill föregripa resultatet av den utredning som ska redovisas den 1 september anser inte vi att det finns skäl att tillstyrka förslaget om återreglering av viss flygtrafiktjänst.

BILAGA 7

## Näringsutskottets yttrande 2013/14:NU4y

### Återreglering av viss flygtrafiktjänst

---

#### Till trafikutskottet

Trafikutskottet beslutade den 6 maj 2014 att inom ramen för sitt planerade betänkande Luftfartsfrågor (bet. 2013/14:TU17) ge näringsutskottet tillfälle att yttra sig över frågan om återreglering av viss flygtrafiktjänst i de delar som berör näringsutskottets beredningsområde. Enligt riksdagsordningen bereder näringsutskottet bl.a. ärenden om regional tillväxtpolitik och konkurrensförhållanden i näringslivet.

Sammanfattningsvis ser näringsutskottet, utifrån de utgångspunkter som utskottet har att beakta, inget hinder mot det lagförslag som trafikutskottet har presenterat.

I yttrandet finns en avvikande mening (M, FP, C och KD).

# Utskottets överväganden

## Återreglering av viss flygtrafiktjänst

### Bakgrund

I och med att den nuvarande luftfartslagen (2010:500) trädde i kraft den 1 september 2010 öppnades marknaden för flygtrafikledningstjänster vid flygplatser för konkurrens. I 6 kap. 13 § luftfartslagen anges att innehavaren av en flygplats har möjlighet att själv ombesörja flygtrafikledning eller överlämna ansvaret till en annan leverantör. Frågor som gäller flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till en flygplats prövas av Transportstyrelsen, se 6 kap. 10 § luftfartsförordningen (2010:770).

Regeringen tillsatte i november 2011 en utredning om verksamhetsform och förutsättningar för flygtrafiktjänst i Luftfartsverket (dir. 2011:101). Utredningen presenterade sitt betänkande Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27) i april 2012. Utredningens förslag remitterades av regeringen.

Riksdagen antog i juni 2012 trafikutskottets förslag (bet. 2011/12:TU15) till tillkännagivande om att ytterligare steg mot konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte skulle ske förrän det pågående beredningsarbetet med anledning av ovanstående utredning avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarmaktens behov. I juni 2013 antog vidare riksdagen trafikutskottets förslag (bet. 2012/13:TU18) till tillkännagivande om återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten. En avvikande uppfattning redovisades i en reservation (M, FP, C och KD).

Regeringskansliet har med anledning av riksdagens tillkännagivanden berett frågan om återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten. I skrivelsen Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen (skr. 2013/14:75) anger regeringen att ett utkast till lagförslag har remitterats och att remissinstanserna har framfört kraftiga invändningar mot regleringens innehåll och konsekvenser. Vidare framgår av skrivelsen att regeringen har för avsikt att analysera invändningarna närmare.

### Motionen

I motion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 47 efterfrågas ett tillkännagivande om att ingen fortsatt konkurrensutsättning av flygledartjänster ska ske. Motionärerna anser att det finns klara fördelar med en sammanhållen flygtrafikledning i Sverige under ledning av Luftfartsverket. Motionärerna framhåller att flygledning är en strategiskt viktig verksamhet både när det gäller flygsäkerhet och ur försvarssynpunkt, och att Sverige är unikt såtillvida att civil och militär flygtrafikledning är helt

integrerade. Vidare betonar motionärerna att om Sverige skulle gå in i en period med höjd beredskap måste Försvarsmakten ha omedelbar och fullgod tillgång till trafikledare och att detta behov inte kan riskeras genom konkurrensutsättning av verksamheter som är nödvändiga för Försvarsmakten.

### **Trafikutskottets lagrådsremiss**

Trafikutskottet beslutade den 10 april 2014 (prot. 2013/14:29) om att begära in Lagrådets yttrande över ett lagförslaget som tagits fram av utskottet. Ledamöterna från M, FP, C och KD reserverade sig mot beslutet.

I lagrådsremissen (dnr. 1856-2013/14) föreslås att luftfartslagen kompletteras med en bestämmelse om att rätten att ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen inte ska gälla flygplatser som ägs eller drivs av staten eller en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande.

I lagrådsremissen framhåller trafikutskottet att flygtrafikledningstjänst, som är en mycket viktig myndighetsutövning, huvudsakligen bör utföras av en myndighet och att det är synnerligen angeläget att Försvarsmaktens behov kan tillgodoses i alla beredskapslägen. Vidare redovisas i lagrådsremissen en konsekvensanalys. I lagrådsremissen föreslås lagen träda i kraft den 1 juli 2014. Lagrådet lämnade den 23 april 2014 ett yttrande med anledning av trafikutskottets förslag.

Berörda aktörer har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget om återreglering av viss flygtrafiktjänst.

### **Vissa kompletterande uppgifter**

#### *Flygtrafikledningstjänst*

Flygtrafiktjänster finns för att säkerställa att luftfarten bedrivs med säkerhet, regularitet och effektivitet. Begreppet innefattar bl.a. flygtrafikledningstjänst och olika kommunikations-, navigerings- och övervakningstjänster.

Vad gäller flygtrafikledningstjänst är syftet att förebygga kollisioner mellan luftfartyg i bl.a. luften och åstadkomma ett snabbt, effektivt och ekonomiskt trafikflöde under ett optimalt utnyttjande av luftrummet. Flygtrafikledningstjänst omfattar olika flyginformations-, alarmerings-, flygråd-givnings- och flygkontrolltjänster.

#### *Statliga och regionala flygplatser*

I Sverige äger, driver och utvecklar det statliga bolaget Swedavia tio flygplatser: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, och Åre/Östersund. Dessa tio flygplatser utgör även basutbudet av flygplatser som regeringen har fast-



ställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Det finns också ett antal militära flygplatser som ägs av staten.

Det finns 37 regionala flygplatser, vars olika ägare bl.a. är kommuner, landsting och regioner.

Av trafikutskottets lagrådsremiss framgår att ingen statlig flygplats anlitar någon annan utövare för flygtrafikledningstjänsten än Luftfartsverket. Vidare framgår också att en privat aktör bedriver flygtrafikledningstjänsten vid nio regionala flygplatser, och en regional flygplats bedriver verksamheten i egen regi.

### *Utredningen Försvarmaktens behov avseende flygtrafiktjänst*

Regeringen beslutade den 30 april 2014 att tillsätta en särskild utredare för att kartlägga Försvarmaktens behov avseende flygtrafiktjänst (dir. 2014:64). Syftet med utredningen är att ge underlag för vilken volym av statligt utförd flygtrafikledningstjänst som med civil-militärt integrerad flygtrafiktjänst är nödvändig. I utredningens uppdrag ingår bl.a. att analysera och redovisa de EU-rättsliga konsekvenserna av en återreglering samt redovisa en bedömning av påverkan på regionala flygplatser av olika begränsningar av möjligheten att i egen regi ombesörja eller upphandla flygtrafikledningstjänst. Uppdraget ska redovisas senast den 1 september 2014.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill anföra följande mot bakgrund av trafikutskottets lagrådsremiss, där det föreslås en återreglering av flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs och drivs av staten eller juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande.

Förslaget har sin grund i att trafikutskottet våren 2013 föreslog ett tillkännagivande, vilket riksdagen antog, om en återreglering av delar av flygtrafikledningstjänsten (bet. 2012/13:TU18). Regeringen har inte återkommit till riksdagen med ett förslag på den lagändring som trafikutskottet efterfrågade, och trafikutskottet bedömer därför att riksdagen bör anta ett eget lagförslag om återreglering.

Utskottet vill inledningsvis instämma i vad som sägs i motion 2013/14:T517 (S) om att det finns klara fördelar med en civil-militär integrerad flygtrafiktjänst under ledning av Luftfartsverket. Samhällsviktiga behov kan inte riskeras genom konkurrensutsättning av verksamheter som är nödvändiga för samhällets funktioner; i detta fall gäller det Försvarmakten som är helt beroende av Luftfartsverkets flygtrafikledning.

Det har i samband med beredningen av förslaget framkommit synpunkter om att återregleringen riskerar att öka kostnaderna för de regionala flygplatserna, vilket då anses kunna leda till att vissa regionala flygplatser läggs ned. Utskottet vill här betona vikten av regionala flygplatser och

deras bidrag till att öka tillgängligheten i landet. Regionala flygplatser har en roll att spela när det gäller näringslivets utveckling i Sverige och underlättar också turism. Mot denna bakgrund anser utskottet att trafikutskottet har gjort en lämplig avvägning i den lagrådsremiss som utskottet tagit del av. Förslaget tar hänsyn till de regionala flygplatsernas behov av att kunna kontrollera sina kostnader för flygtrafikledningstjänsten genom att de fortsatt har möjligheten att upphandla leverantörer av denna tjänst. Vidare konstaterar utskottet att ingen av de flygplatser som omfattas av återregleringen har någon annan leverantör av tjänsten än Luftfartsverket. Utskottet finner det inte heller troligt att den marknad för flygtrafikledningstjänst som återstår efter ett beslut i enlighet med trafikutskottets förslag skulle vara ointressant för företag, särskilt inte om de redan har etablerat sig på marknaden. Utskottet noterar att de regionala flygplatserna också har möjlighet att driva sin egen flygtrafikledningstjänst, vilket i viss utsträckning redan sker i dag. Utskottet anser därför att de regionala flygplatserna därmed även i fortsättningen kommer att ha möjlighet att påverka sina kostnader för flygtrafikledningstjänst.

Utskottet kan inte, vad gäller de delar som ligger inom näringsutskottets beredningsområde, heller se något skäl för trafikutskottet att invänta regeringens nyligen tillsatta utredning Forsvarsmaktens behov avseende flygtrafikfiktjänst (dir. 2014:64).

Utskottet ser således, utifrån de utgångspunkter som näringsutskottet har att beakta, inget hinder mot det förslag som trafikutskottet har presenterat.

Stockholm den 27 maj 2014

På näringsutskottets vägnar

*Mats Odell*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Mats Odell (KD), Jonas Eriksson (MP), Hans Rothenberg (M), Olof Lavesson (M), Ann-Kristine Johansson (S), Eva Flyborg (FP), Börje Vestlund (S), Ingemar Nilsson (S), Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M), Anna Hagwall (SD), Kent Persson (V), Boriana Åberg (M), Ingela Nylund Watz (S), Johan Johansson (M), Berit Högman (S), Eva-Lena Jansson (S) och Daniel Bäckström (C).

## Avvikande meningar

### **Återreglering av viss flygtrafiktjänst (M, FP, C, KD)**

Mats Odell (KD), Hans Rothenberg (M), Olof Lavesson (M), Eva Flyborg (FP), Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M), Boriana Åberg (M), Johan Johansson (M) och Daniel Bäckström (C) anför:

Förslaget i trafikutskottets lagrådsremiss innebär att viss flygtrafiktjänst återregleras genom en ändring av luftfartslagen (2010:500). Förslaget går ut på att flygtrafikledningstjänsten för de flygplatser som drivs och ägs av staten eller en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande återregleras, medan de regionala flygplatserna undantas från denna återreglering. Vi vill med anledning av detta förslag anföra följande.

För ett land som Sverige, som är både avlångt och glesbeboett, är de regionala flygplatserna av stor betydelse för att öka tillgängligheten i landet. Detta kan vara en avgörande fråga för såväl det regionala näringslivet som den lokala besöksnäringen. Bland annat därför engagerar sig ett flertal kommuner, landsting och regioner och driver regionala flygplatser, trots att de ofta inte går med vinst.

Flygtrafikledningstjänsten utgör en stor del av kostnaden för att driva en flygplats. När marknaden för flygtrafikledningstjänst konkurrensutsattes 2010 var det bl.a. med förhoppningen om att de regionala flygplatserna skulle kunna minska sina kostnader för flygtrafikledningstjänsten. Genom att de regionala flygplatserna har kunnat upphandla flygtrafikledningstjänsten har de också kunnat få ned kostnaderna för dessa tjänster med 20–30 procent bl.a. eftersom en privat aktör har kunnat ta sig in på marknaden och på så sätt konkurrerat med Luftfartsverket om utförandet av tjänsterna.

Förslaget i trafikutskottets lagrådsremiss innebär att de flygplatser som ägs och drivs av staten, och som har ca 90 procent av flygtrafikmarknaden i Sverige, enbart får använda sig av Luftfartsverkets tjänster. En uppenbar konsekvens av detta kan bli att andra aktörer inte finner det ekonomiskt lönsamt att konkurrera med Luftfartsverket på den ytterst begränsade marknad som förslaget kvarlämnar. En återreglering som den som föreslås i lagrådsremissen skulle på så sätt skapa en i det närmaste monopolliknande marknad för Luftfartsverket vad gäller flygtrafikledning. Detta riskerar att öka kostnaderna för flygtrafikledningstjänsten för de regionala flygplatserna.

Det har av remissinstanserna framförts att ökade kostnader för de regionala flygplatserna skulle kunna innebära att sådana flygplatser läggs ned, att antalet flyggrutter minskar och att biljettpreiserna ökar. Konsekvenser av detta slag skulle inte bara minska tillgängligheten i landet, utan också ha en negativ påverkan på såväl det regionala näringslivet som besöksnäringen. Därutöver skulle kostnadsökningarna som följer av en återmonopolisering av flygtrafikledningstjänsterna inte enbart drabba flygplatserna och

deras ägare, utan även de flygbolag som upprätthåller den samhällsnyttiga trafiken. Ytterst kan detta få negativa konsekvenser för trafikeringen på mindre lönsamma destinationer.

Regeringen har nyligen tillsatt en utredning (dir. 2014:64) som bl.a. ska redovisa en bedömning av hur de regionala flygplatserna påverkas av olika begränsningar av deras nuvarande möjlighet att i egen regi utföra eller upphandla flygtrafikledningstjänster. Utredningen ska också analysera och redovisa de EU-rättsliga konsekvenserna av en återreglering. Båda dessa frågor är i sammanhanget relevanta och bör analyseras närmare. Utredningens slutsatser om dessa frågor bör därför inväntas innan riksdagen fattar några beslut som innebär en återreglering av flygtrafikledningstjänster.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser vi, utifrån de utgångspunkter som näringsutskottet har att beakta, att trafikutskottet inte bör ta ett sådant initiativ som presenteras i lagrådsremissen.